

## Inleiding

Het onderwerp dat wij hebben gekozen voor ons profielwerkstuk is de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog.

Door middel van het profielwerkstuk willen wij meer aandacht geven aan de inzet van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De opa van Tarik, Jan Witting (geboren 5-4-1917 in Bellingwolde, overleden 20-1-2003 Nuenen) heeft van augustus 1939 tot en met maart 1946 gevaren als machinist bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland. In het profielwerkstuk verwerken wij zijn persoonlijke ervaringen van deze tijd. Hij heeft in 1985 een verhaal geschreven over zijn tijd als Koopvaardij Officier bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland in de Tweede Wereldoorlog. Dat verhaal ligt in de bibliotheek van het Maritiem Museum in Rotterdam.

Daarnaast hebben wij verschillende documentaires gezien. Een van de documentaires die wij op internet hebben gezien, heette: Gevaren op zee; de koopvaardij in WO II. Deze werd in het geschiedenisprogramma Andere Tijden uitgezonden op 9 en 16 december 2010. De documentaire van Andere Tijden is gebaseerd op de documentaire: Een vergeten zeemansgeschiedenis van de maker Goert Giltay.

In de documentaire van Andere Tijden komt oud koopvaardijpersoneel aan het woord. Zij beschrijven de ervaringen en verschrikkingen die zij hebben meegemaakt en vragen om erkenning voor hun inzet. Wat leuk is om te vermelden is dat één van de geïnterviewden een collega en vriend (Roel van den Brink) was van Jan Witting.

Ook Jan Witting vroeg in een interview met de plaatselijke krant uit Nuenen, Rond de Linde van 17 september 1998 voor aandacht, rol en waardering voor de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog.

Nog heel recent (9 november 2011) was er op BBC 1 tijdens de Remembrance Week een filmpje te zien dat over twee Britse koopvaardijmannen ging. In die uitzending vroegen ook zij aandacht en waardering voor de rol en de inzet van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog.

Pas in 1995 wordt er bij de Nationale Dodenherdenking op de Dam een krans gelegd voor de slachtoffers van de Nederlandse koopvaardij. In Liverpool, waar verschillende landen al een monument/plaquette hebben voor de koopvaardij, is door Nederland pas in 2004 een monument onthuld voor de Nederlandse koopvaardij.

Wij willen de rol van de Nederlandse koopvaardij onderzoeken en bij welke operaties ze hebben deelgenomen. Daarnaast willen wij weten wat de relatie is van de andere koninkrijksdelen met betrekking tot de Nederlandse koopvaardij.

Wij gaan dit onderzoeken door middel van een literatuuronderzoek waar het algemene verhaal ondersteund wordt door een beschrijving van de persoonlijke belevenissen van Jan Witting. Wij willen deze belevenissen inpassen in het grote geheel om een duidelijk beeld te krijgen van de rol van de Nederlandse koopvaardij.

De koopvaardij wordt ook wel eens de vierde krijgsmacht genoemd. De andere zijn de landmacht, luchtmacht en de marine. De koopvaardij was erg belangrijk voor het bevoorraden van het leger, de oorlogsindustrie, troepentransport, gewondenverzorging en voedsel voor de bevolking.

Bij oorlogsvoering speelt de logistiek een centrale rol naast strategie en tactiek. De logistiek bepaalt hoeveel en waar manschappen en materieel terecht komt. Wij veronderstellen dat de Nederlandse koopvaardij daar een grote rol in heeft gespeeld.

Tot slot zullen wij de oma van Tarik, Polly Witting-Fisken interviewen, vooral hoe ze contact hield met Jan Witting in de Tweede Wereldoorlog.

# Inhoudsopgave

Inleiding	1
Hoofdstuk 1 Begin van de Tweede Wereldoorlog en neutraliteit van Nederland	3
Hoofdstuk 2 Meidagen	6
Hoofdstuk 3 Vanaf de capitulatie in Nederland tot einde van de oorlog in Europa	9
Hoofdstuk 4 Koninkrijksdelen	32
Hoofdstuk 5 De Tweede Wereldoorlog is nog niet afgelopen	39
Conclusie	43

Bijlage I Lijst van afkortingen

Bijlage II Schepenlijst van Jan Witting

Bijlage III Scheepsverplaatsingen van Jan Witting

Bijlage IV Kaarten

Bijlage V Uitspraak ‘Soemba’

Bijlage VI Interview

Bronnenlijst

-Literatuurlijst

-Websites

## **Hoofdstuk 1 Begin van de Tweede Wereldoorlog en de neutraliteit van Nederland**

De Tweede Wereldoorlog is begonnen op 3 september 1939. Frankrijk en Groot-Brittannië verklaren de oorlog aan Duitsland omdat Duitsland op 1 september Polen is binnengevallen. Nederland is op dat moment neutraal.

De oorlog voor de Nederlandse koopvaardij was eigenlijk al begonnen voordat Duitsland Nederland binnen viel.

De Nederlandse koopvaardij had te maken met verschillende soorten overlast. Er waren al mijnen gelegd door de Duitsers. De twee grootmachten Duitsland en Groot-Brittannië waren al bezig om de zee onder controle te krijgen, zij voerden daarom scheepscontroles uit naar scheepspapieren en ladingen. Deze controles leverden voor de rederijen grote vertragingen op. Nederland was zich er van bewust dat er een oorlog uit zou kunnen breken, daarom nam Nederland al voorbereidingen voor de scheepvaart. De scheepvaart was voor Nederland belangrijk. De bevoorrading van Nederland was grotendeels afhankelijk van de scheepvaart. Zo zijn er drie wetten voor de scheepvaart tot stand gekomen op 1 juli 1939.

De drie wetten waren de Zeeschepenvorderingswet, De Wet Behoud Scheepsruimte en de Zee- en Luchtvaartverzekeringwet.

De Zeeschepenvorderingswet hield in dat de Nederlandse regering schepen kon vorderen zodat Nederland bevoorrad kon worden.

De Wet Behoud Scheepsruimte hield in dat Nederland genoeg laadruimte had waarmee ze voldoende kon vervoeren.

KWL Bezemer Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, deel 1, blz.66.

Door de eerste twee wetten, de Zeeschepenvorderingswet en de Wet Behoud Scheepsruimte, kon de Nederlandse regering ervoor zorgen dat er genoeg goederen naar Nederland konden komen o.a. voedingsmiddelen.

Nederland had een grote voorraad voedsel en veevoer ( ingevoerd en binnenlandse productie ) opgebouwd voordat Nederland betrokken raakte in de Tweede Wereldoorlog. Nederland kon met deze voorraad drie tot vier jaar vooruit.

Voor deze bevoorrading in de neutraliteitsperiode heeft de Nederlandse regering 195 schepen gecharterd. Het charteren van deze schepen betekent het huren van schepen van Nederlandse rederijen door de Nederlandse regering. Dat deden ze om hun voorraden aan te laten vullen, om de oorlog door te kunnen komen.

De Zee- en Luchtvaartverzekeringwet hield in dat de Nederlandse regering in staat was om schepen te verzekeren in tijden van spanning of oorlog die anders niet verzekerd konden worden of de verzekeringspremie veel te hoog zou zijn.

Kort voor de inval van Duitsland in Nederland kwam er nog een andere wet bij, die ging gelden voor de Nederlandse koopvaardij. Dit was de wet op de Zetelverplaatsing.

Nederlandse rederijen konden hun hoofdkantoren verplaatsen naar andere gebiedsdelen van het Koninkrijk der Nederlanden. Die andere plaatsen waren Batavia (Nederlands-Indië) en Willemstad (Curaçao).

Bezemer, deel 1, blz 168.

Voor de Nederlandse koopvaardij was de neutraliteitsperiode al een gevaarlijke periode. De oorlog was net begonnen dus de controle op zee werd belangrijk. Dit probeerden de Duitsers te doen door mijnen te leggen en torpedo's van Duitse U-boten af te schieten. De Nederlandse koopvaardij kreeg ook te maken met deze Duitse maatregelen. De Duitsers hadden twee soorten mijnen, de gewone zeemijn en de magnetische zeemijn.

Om de Nederlandse schepen te beschermen tegen gewone zeemijnen gebruikten ze paravanen, dat zijn apparaten die aan de boeg vastzitten die verankerde mijnen hun kabels doorknippen of doorsnijden. Tegen magnetische mijnen gebruikten ze degaussingkabels. Dit zijn elektrische kabels die rond het schip worden gelegd, bij aansluiting van deze kabel op het elektrische net wordt het schip neutraal gemaakt. De magnetische mijnen worden daardoor niet door het schip aangetrokken.

De Nederlandse koopvaardij had toch te maken met scheepsverliezen. Al heel kort na het uitbreken van de oorlog ( Nederland was nog neutraal) zonken er drie Nederlandse koopvaardijsschepen door een Duitse mijn (stoomschip 'Mark'), een Duitse torpedo (de tanker 'Sliedrecht'). Het eerste Nederlandse passagiersschip ('Simon Bolivar') dat zonk, was op twee Duitse mijnen gelopen, tachtig mensen zijn bij deze ramp omgekomen.

Bezemer deel 1, blz 133,135 en 139

*Jan Witting is in januari 1938 begonnen met de opleiding machinist grote vaart Voorlopig Diploma aan de zeevaartschool in de stad Groningen. In juli 1939 heeft hij zijn examen gehaald.*

*Op 30 augustus 1939 (Nederland is dan net gemobiliseerd ) gaat hij werken bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN). Dit is een rederij die in Amsterdam gevestigd is.*

*Op 8 september 1939 monstert hij aan op de s.s. 'Soemba', vijf dagen eerder is de Tweede Wereldoorlog uitgebroken. Zijn eerste reis was van Amsterdam naar Batavia, daarna een kustreis in Nederlands-Indië en dan weer terug naar Amsterdam. De reis ging via het Suezkanaal, die was in deze periode nog open voor de scheepvaart.*

*Witting, De Stoomvaart Maatschappij Nederland in Wereldoorlog II. De persoonlijke ervaringen van een koopvaardijofficier, blz. 8.*

*Eind januari 1940 komt de 'Soemba' weer in Amsterdam aan. Drie weken later vertrekt de 'Soemba' naar Nederlands-Indië, de reis gaat via de Amerikaanse Oostkust en door het Panamakanaal.*

*Jan Witting schrijft in zijn verhaal, bij zijn vertrek: " het is alsof ik een voorgevoel heb dat ik voorlopig niet weer thuis zal komen, want als mijn vader mij naar de bus brengt, zeg ik tegen hem dat ik waarschijnlijk voorlopig niet weer thuis zal komen. Hij is daarover uiteraard zeer verbaasd."*

*Ruim vijfenhalf jaar later ziet hij zijn vader weer terug.  
Witting, blz. 8.*

In de periode van 3 september 1939 tot 10 mei 1940 heeft de Nederlandse Koopvaardij 26 schepen verloren. Er zijn 165 opvarenden en 85 passagiers omgekomen.

L de Jong Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 2, blz. 162

## Hoofdstuk 2 Meidagen

Op 10 mei 1940 wordt Nederland binnengevallen door de Duitsers. Het Nederlandse leger probeert zich te verzetten maar dat heeft geen zin, na vijf dagen strijd geeft Nederland zich over.

Voor de haven en de stad Rotterdam hebben het zwaar te voorduren. De strijd in de Rotterdamse haven werd gewonnen door de Duitsers. De Duitse luchtmacht had ook magnetische mijnen neergegooid voor de havens van Rotterdam (Hoek van Holland), Amsterdam (IJmuiden) en Vlissingen zodat de Nederlandse koopvaardij schepen niet weg konden varen en zich bij de geallieerden konden aansluiten.

De Nederlandse koopvaardij verloor veel schepen omdat de Duitsers er 65 in beslag had genomen (262.773 bruto registerton, 1 registerton = 2,83 m<sup>3</sup>) en ook nog 40 zee- en havensleepboten. LL Von Münching, De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog, blz. 236 t/m 238

De Duitsers hebben niet het grootste Nederlandse koopvaardij schip, de 'Statendam' (Holland Amerika Lijn, 28.291 brt), in handen kunnen krijgen. Bij gevechten in de Rotterdamse haven is dit schip in brand gevlagen, na de brand was het schip helemaal vernield.

Foto uit Van Tuikweerd, de s.s. Statendam, 1929-1940

Om de Duitsers in de weg te zitten probeerde Nederland de haven van IJmuiden te blokkeren. Dit heeft Nederland gedaan zodat het moeilijker voor de Duitsers was om bij de haven van Amsterdam te komen. De ss 'Jan Pieterszoon Coen' van de SMN (Stoomvaart Maatschappij Nederland) wordt als blokschip gebruikt ( het schip was gevorderd door de Koninklijke Marine) bij de pier van IJmuiden (14 mei 1940). Het schip werd met opzet tot zinken gebracht. Een ander schip dat geholpen heeft met de blokkade van de pier van IJmuiden was

de ss 'Van Rensselaer' (Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij). Het was niet de bedoeling dat de 'Van Rensselaer' de haven van IJmuiden zou blokkeren, dat kwam doordat dit schip op een mijn was gelopen en daarna zonk.

Het blokkeren van de toegang tot IJmuiden met gezonken schepen heeft succes gehad tot eind 1943.

Von Münching, blz. 47 en 48.

Bij de Duitse inval in Nederland is zwaar gevechten in de Rotterdamse haven. In de omgeving van de Rotterdamse haven zijn veel Duitse parachutisten geland. De Amsterdamse haven heeft in tegenstelling tot de Rotterdamse haven geen gevechten meegemaakt in de Meidagen. Later in de oorlog is de Amsterdamse haven wel gebombardeerd.

Doordat er in de Amsterdamse haven in de Meidagen niet gevechten is, zijn bijna alle schepen uit de haven van Amsterdam kunnen ontkomen aan de Duitsers.

De Nederlandse regering was bang dat Duitsers in de toekomst de Nederlandse goudvoorraad van de Nederlandsche Bank in beslag zouden nemen. De regering nam daarom maatregelen, de ss 'Iris' en de ss 'Titus' (beiden van de KNSM) hebben voor 166 miljoen gulden aan goud veilig naar Engeland kunnen brengen.

Bezemer, deel 1, blz. 177.

Natuurlijk waren de meeste schepen buiten Nederland en zijn zo gespaard gebleven. Met de bezetting van Nederland door de Duitsers nemen Nederlandse rederijen Duitse schepen die in de andere Nederlandse gebiedsdelen waren, zoals Nederlands-Indië en de Nederlandse Antillen in beheer. Deze schepen noemen ze prijschepen, deze zijn prijs gemaakt. Het waren er 29 in totaal. Twintig van deze schepen zijn uiteindelijk getorpedeerd of tot zinken gebracht. Negen van de negenentwintig prijschepen zijn toegewezen aan de SMN.

*Jan Witting heeft op twee van deze prijschepen gevaren: de 'Noesaniwi' (ex-Wuppertal) van 25-5-1941 tot 8-8-1941 en de 'Mariso' (ex-Bitterfeld) van 8-8-1941 tot 20-3-1943 en allebei de schepen zijn in Padang (Nederlands-Indië) in beslag genomen.*

Witting, blz. 17 en 18.

De Koninklijke familie merkt dat de situatie niet meer veilig is na de Duitse inval. Prinses Juliana en haar gezin besluiten te vluchten naar Engeland (12 mei 1940). Koningin Wilhelmina en de Nederlandse regering verlaten Nederland een dag later, ze gaan ook naar Engeland met een Brits marineschip. De koningin roept via de radio in Engeland Nederlanders op die zich buiten Nederland bevinden om de strijd voort te zetten totdat Nederland bevrijd is.

*Zo schrijft Jan Witting in zijn verhaal hoe ze te horen kregen dat Duitsland Nederland had aangevallen op 10 mei 1940: "In Nederlands-Indië overvalt ons het bericht dat Nederland is aangevallen door de Duitsers. Kapitein Leguit verzamelt de gehele bemanning om 18.00 uur op het sloependek en vertelt dat 's nachts om 3.00 uur de Duitsers de Nederlandse grens zijn overgetrokken."*

Witting, blz. 8.

De Nederlandse schepen kregen de opdracht om niet naar Nederland terug te keren en naar Britse of neutrale havens te varen.



De Nederlandse koopvaardij krijgt nu een belangrijke taak in de logistiek van de oorlogvoering.

De Nederlandse koopvaardij wordt ingezet voor het transport van goederen, troepen, oorlogsmaterieel en krijgsgevangenen. Goederen die vervoerd werden waren bijvoorbeeld: munitie, tanks, vliegtuigbanden, explosieven, voedsel, landingsvaartuigen, goud, hout, staal, paarden, bauxiet, grondstoffen voor de oorlogsindustrie en ander oorlogsmaterieel. Dit is maar een kleine opsomming van goederen die vervoerd zijn in de Tweede Wereldoorlog. Een goed voorbeeld van de rol van de koopvaardij met betrekking tot de logistiek van een oorlog is een citaat van Peter Elphick (schrijver, die een paar boeken heeft geschreven over de Tweede Wereldoorlog):

*Wars and battles are never won only by the skills and bravery of fighting men. Without logistics, which is the art of transporting military units and keeping them supplied, no amount of fighting spirit could prevail.*

*In a global war, it is the merchant ship, manned by civilian seamen, that carries out most logistical movements.*

*The contribution made by Allied merchant fleets during the Second World War is perhaps best illustrated by the fact that the average-sized freighter then in use was capable of carrying 10,000 deadweight tons of cargo, a figure far, far in excess of the capacity of any aircraft.* Elphick, Liberty. *The Ships That Won the War*, blz. 12.

Voor het uitbreken van de oorlog was het koopvaardijpersoneel een zeeman maar na het uitbreken van de oorlog werden ze soldaat op zee. Soldaten zonder militaire opleiding en slechte bescherming. De Duitsers en later ook de Japanners kwamen met hun grote wapens en de koopvaardij kon zich alleen maar verweren met een klein Eerst Wereldoorlog machinegeweertje. Een totaal oneerlijke strijd. De koopvaardij zocht de strijd niet maar de Duitsers met hun U-boten wel.

Voor de Nederlandse koopvaardij was er geen weg terug meer, naar huis gaan was onmogelijk.

*Jan Witting was zich er wel van bewust dat er een oorlog uit zou breken. Voor hem werd het een angstige en onzekere tijd. Voor een jonge man die de crisisjaren had meegemaakt met werkloosheid en eindelijk na een opleiding een baan had gevonden, begon de oorlog al in 1939.*

## **Hoofdstuk 3 Vanaf de capitulatie van Nederland tot einde van de oorlog in Europa.**

**15 mei 1940- 8 mei 1945**

Groot-Brittannië was ruim een half jaar in oorlog met Duitsland. De Britten hadden een grote behoefte aan scheepsruimte, vandaar dat ze schepen bij geallieerde landen hebben gecharterd. Noorwegen en Nederland leverden een grote bijdrage aan het verhuren van schepen aan de Britten. Het charteren van de schepen werd gedaan door de British Military War Transport (BMWT).

De gecharterde schepen voeren niet onder Britse vlag maar kregen hun opdrachten van de Britse autoriteiten.

In het begin van de oorlog werden een aantal Nederlandse koopvaardij schepen gecharterd. Het maakte voor de Britten niet zo veel uit wat voor soort schepen ze konden charteren. De Britten gebruikten deze schepen in het begin vooral voor de bevoorrading van Groot-Brittannië. Later in de oorlog werden deze schepen gebruikt voor het verplaatsen van geallieerde troepen, oorlogsmaterieel, munitie, brandstof en krijgsgevangenen.

De modernere en betere schepen die op Nederlands-Indië voeren werden nog gespaard. Later zijn deze schepen ook gecharterd en vooral gebruikt voor het transporteren van geallieerde troepen.

Toen de Verenigde Staten betrokken raakten in de Tweede Wereldoorlog werden ook door hen Nederlandse koopvaardij schepen gecharterd, dit werd door de Amerikaanse United States War Shipping Administration (WSA) gedaan. Dat betekende dat de BMWT en de WSA schepen met bemanning huurden via de Nederlandse regering in samenwerking met de rederijen. De rederijen moesten dat doen door de al eerder besproken

Zeeschepenvorderingswet en de Wet behoud scheepsruimte ( zie hoofdstuk 1 ).

Door een vaarplichtbesluit hadden de koopvaardij schepen hun eigen bemanning.

Op 6 juni 1940 ging de vaarplicht in. Het vaarplichtbesluit is een soort van militaire dienstplicht maar dan op een koopvaardij schip. De Nederlandse zeelieden die op Nederlandse schepen werkten moesten de hele oorlog op Nederlandse schepen blijven werken, totdat men weer in Nederland zou terug komen (daar bedoelde ze eigenlijk mee, tot de oorlog afgelopen was).

Het loon van de Nederlandse zeelieden zou hetzelfde blijven maar er was wel een oorlogstoeslag van vijf pond sterling per persoon per maand. Als je onder de achttien jaar was dan kreeg je alleen maar de helft van de toeslag. Er werd een pond sterling per week betaald als men in de havens van het Verenigd Koninkrijk moest blijven. Nederlandse zeelieden die in de Verenigde Staten op Nederlandse schepen waren moesten ook voor de Nederlandse regering varen, ze mochten dus niet zomaar in de Verenigde Staten gaan wonen.

Als een zeevarende zich niet aan het vaarplichtbesluit hield dan werd je door de Nederlandse regering als een deserteur gezien. Je zou dan bij terugkomst in Nederland of bij aankomst in een Britse haven berecht worden. In Groot-Brittannië werd men eerst berecht door een Britse rechtbank. Later zijn er Nederlandse rechtbanken in Groot-Brittannië opgericht zodat zelf de deserteurs kon berechten.

Bezemer, deel 1, blz. 249-250.

Bij het hoogtepunt van de Battle of the Atlantic en in het begin van de oorlog waren er veel stakers en deserteurs onder de Nederlandse zeelieden (ongeveer 6-8%). Bezemer, deel 1 blz. 268

Voor de zeevarenden waren er bepaalde redenen om te deserteren, ze waren bang voor aanvallen door onderzeeboten en vliegtuigen, ze waren ongerust over de situatie van hun familie in Nederland en wilden terug naar hun familie in Nederland. Voor andere zeelieden waren er ook andere redenen om te deserteren dat was omdat ze NSB-aanhangers waren en anderen wilden niet voor de Britten varen (ze voelden zich in de steek gelaten door de Britten bij de bezetting van Nederland door de Duitsers).

Vanaf 1942 zijn er minder deserteurs, dat komt door een uitgebreider vaarplichtbesluit.

Op 5 augustus 1944 is er een soort van internationaal vaarplichtbesluit getekend door de regeringen van België, Canada, Griekenland, Nederland, Noorwegen, Polen, Groot-Brittannië en de VS. Later doen de Vrije Fransen van generaal De Gaulle hier ook aan mee. Dit is de U.M.A.= United Maritime Authority. Von Münching, blz. 22. Daarin stond dat de koopvaardij nog een half jaar na het einde van de oorlog onder controle was van de regeringen. Dat is dus zes maanden na de officiële ondertekening van de overgave van Japan (2 september 1945). Het vaarplichtbesluit eindigde op 2 maart 1946. De UMA was er om na de oorlog genoeg voedsel en andere spullen voor economische hulp naar vroegere oorlogsgebieden te kunnen vervoeren. Er zou dan niet zo'n chaos zijn. De bemanningen wilden natuurlijk heel graag naar huis om hun familie en vrienden weer te zien na de moeilijke oorlogsjaren. Sommigen zijn pas na zes en half jaar weer teruggekomen.

*Jan Witting schrijft over het deserteren: "De opvarenden van schepen die Amerika aanliepen in de tijd dat dit land nog niet in oorlog was met Duitsland werd het wel erg gemakkelijk gemaakt om te deserteren. Op kosten van de Duitsers kon men naar het neutrale Portugal. Hoeveel zeelieden op deze wijze zijn gerepatriëerd is nooit onderzocht of gepubliceerd. Ook bij de bemanning van de 'Soemba' is sprake geweest van desertie, het relaas van wijlen 2<sup>e</sup> stuurman Legger maakt er melding van."*

*Jan Witting gaat van Nederlands-Indië naar New York met de 'Soemba'. In New York horen ze verschillende geruchten over de gevaren van reizen naar Engeland, sommige waren juist en andere niet ( Zomer 1940). Van New York gaan ze naar Albany, de hoofdstad van de staat New York, via de rivier de Hudson. In Albany ontmoet Jan Witting en andere bemanningsleden van de 'Soemba' een aantal Britse koopvaardijofficieren, die vertellen wat ze te wachten staat met het naar Engeland varen.*

*Eind augustus 1940 gaat de 'Soemba' met een lading schroot van Halifax ( Canada, deze havenplaats is een belangrijke haven voor de vorming van konvooien ) naar Engeland. De 'Soemba' is dan al gecharterd door de BMWT. In Halifax krijgen ze "bewapening" aan boord. Deze is: twee Lewis machinegeweren uit de Eerste Wereldoorlog. Het konvooi waar ze in varen wordt alleen de eerste 200 mijl begeleid door twee Britse destroyers. Voor verdere bescherming van het konvooi is er alleen de 'Jervis Bay', een voormalig passagiersschip dat omgebouwd is tot hulpkruiser.*

*Jan Witting schrijft verder: " De overtocht over de Atlantische Oceaan is een riskante onderneming vanwege het steeds dreigende gevaar van Duitse onderzeeërs. Er is een gedeelte waar geen bescherming kan worden gegeven door geallieerde vliegtuigen. De enige vliegtuigen die in staat zijn deze bescherming te geven zijn Amerikaanse Liberators. Deze komen echter pas in de nazomer van 1942 beschikbaar om dan vanaf een basis op IJsland en New Foundland te opereren." ( zie foto volgende bladzijde). Op 6 oktober 1940 komt de 'Soemba' in Grangemouth (ligt vlakbij Falkirk, Schotland) aan. Witting, blz. 9 t/m 11.*

Foto uit Bezemer deel 2

*Tijdens het verblijf in Grangemouth wordt Jan Witting in staat gesteld een zogenaamde “gunnery course” te volgen bij de Britse marine in Leith. In deze cursus word je het aller noodzakelijkste bijgebracht over de hantering van wapens die beschikbaar zijn op de koopvaardij. “Ondanks ons aandringen kon op de ‘Soemba’ geen bewapening tegen onderzeeërs worden aangebracht, het was eenvoudig niet beschikbaar. Wel werd een zogenaamd “stoomkanon” geplaatst. Dit apparaat was een soort mortier waarmee je door middel van hoge druk stoom een handgranaat omhoog kon werpen. Met deze handgranaten moest je dan aanvallende vliegtuigen weren. Als onderdeel van de psychologische oorlogsvoering heeft het in elk geval voldaan. De bemanning oefende verwoed met lege bierblikjes en grote aardappelen uit het kombuis”*  
*In deze tijd heeft Jan Witting Polly Fischen leren kennen op de ijsbaan in Falkirk (Schotland). Witting, blz. 11 en 12.*

De bewapening van koopvaardijsschepen was in het begin van de oorlog zeer slecht, alleen de troepenschepen werden goed bewapend. Rond 1943 was de bewapening op koopvaardijsschepen beter. De wapens op de koopvaardijsschepen werden toen meestal bediend door Brits marine personeel (Royal Navy and the Royal Artillery Maritime Regiment).

## Operaties

Veel Nederlandse koopvaardij schepen werden door de Britten ingezet bij militaire operaties. Ze moesten vooral troepen en oorlogsmateriaal vervoeren. De belangrijkste militaire operaties waar de Nederlandse koopvaardij een aandeel in heeft gehad zijn: operatie Dynamo (26 mei 1940-3 juni 1940), operatie Cycle (start 9 juni 1940), operatie Dakar (september 1940), operaties Lustre en Demon (Griekenland maart en april 1941), operatie Torch (november 1942 – mei 1943), slag op de Atlantische Oceaan, konvooien naar Moermansk, geallieerde invasie in Italië: operaties Husky en Avalanche (start juli 1943), operatie Overlord (start 6 juni 1944). De rol van de Nederlandse koopvaardij wordt hieronder beschreven in de verschillende militaire operaties.

### Operatie Dynamo

De opmars van het Duitse leger was in volle gang. Ze dreven de Britse en Franse troepen naar Duinkerken (Noord-Franse kust vlakbij de Belgische grens). De Britse en de Franse soldaten waren omsingeld en konden geen kant meer op.

Er werd een oplossing voor de omsingelde soldaten gevonden, ze moesten geëvacueerd worden vanuit Duinkerken naar Groot-Brittannië (operatie Dynamo). Deze operatie duurde ruim één week, van zondagavond 26 mei 1940 tot en met maandagmiddag 3 juni 1940.

Bij operatie Dynamo werden ook Nederlandse koopvaardij schepen ingezet voor het evacueren van de soldaten. De Nederlandse koopvaardij schepen die meededen waren vooral kustvaarders (ook wel kustvaarders of schuyts genoemd), dat waren er 40. Deze 40 Nederlandse schepen hebben 22.698 man geëvacueerd van 338.226. Von Münching, blz. 54.

Tabel uit:  
S.W. Roskill, Volume 1,  
The War at Sea blz 602

In de tabel van de vorige bladzijde is goed te zien dat de Nederlandse bijdrage groot is geweest bij operatie Dynamo.

### **Operatie Cycle**

Operatie Cycle is een operatie die volgde op operatie Dynamo. Op 9 juni 1940 begon men Britse troepen uit Le Havre te evacueren. De troepen uit Le Havre werden eerst naar Cherbourg (Frankrijk) gebracht voordat ze naar Southampton (Groot-Brittannië) gingen. Bij operatie Cycle deden elf Nederlandse kustvaarders mee, deze hadden ook meegedaan aan operatie Dynamo. Er zijn twee Nederlandse schepen verloren gegaan.  
Von Münching, blz. 62

Foto uit: Von Münching, deel 2

### **Operatie Menace**

Generaal De Gaulle van de Vrije Fransen wilde Dakar (Senegal) bevrijden dat in handen was van Vichy Frankrijk, dit was operatie Menace. Vichy Frankrijk was bondgenoot van de Duitsers.

Deze operatie vond plaats van 23 september 1940 tot en met 25 september 1940. Bij deze operatie hebben twee Nederlandse koopvaardij schepen meegedaan, de ‘Pennland’ en de ‘Westernland’, beiden van de Holland Amerika Lijn. Hun taak was het vervoeren van troepen naar Dakar.

Deze operatie van generaal De Gaulle is mislukt.

#### **The Battle of the Atlantic ( De slag om de Atlantische Oceaan)**

De slag om de Atlantische Oceaan duurde de hele oorlog lang, van 1939 tot en met 1945. De Duitsers waren vooral in het begin heel erg machtig op de Atlantische Oceaan. In de oorlog kwamen er steeds meer Duitse U-boten. De Duitsers probeerden te voorkomen dat er olie en goederen voor de oorlogsindustrie van het Amerikaanse continent naar Europa konden worden vervoerd. Voor het transport van goederen, olie en troepen werden koopvaardij schepen gebruikt. Zonder logistiek kan er geen oorlog gevoerd worden. De bevoorrading en oorlogsgoederen werden vervoerd door de koopvaardij. Duitse U-boten hebben veel koopvaardij schepen getorpedeerd. Dat deden ze omdat de Duitsers de belangrijke vaarroutes in handen wilden krijgen zodat de koopvaardij schepen niet meer naar het andere continent konden varen. De koopvaardij schepen werden beschermd door escorteschepen. De geallieerden zagen een konvooi dat compleet aankwam op zijn bestemming als een gewonnen slag. Je kunt dus zeggen dat er de hele oorlog lang verschillende zeeslagen hebben plaatsgevonden op de Atlantische Oceaan.

Hieronder is een tabel te zien waarin wordt weergegeven dat Duitse U-boten het vooral op koopvaardij schepen hebben gemunt.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn er 2840 koopvaardij schepen tot zinken gebracht door U-boten, met 14.333.082 brt. Het volgende aantal oorlogsschepen zijn tot zinken gebracht:

Vliegdekschepen	6
Slagschepen	2
Lichte kruisers	5
Kruiser-mijnenleggers	1
Destroyers	34
Destroyer-escortes	18
Fregatten	2
Korvetten	26
Sloepen	13
Mijnenvegers	13
Onderzeeërs	9
Onderzeebootjagers	3
Kanonnerboten	1
Landingsschepen	13
Bevoorradingsschepen	3
<b>Totaal</b>	<b>149</b>

Tabel uit: Möller & Brack, U-boats (vertaald)

Uit de tabel van de vorige bladzijde is af te lezen dat de Duitse U-boten het veel minder belangrijk vonden om geallieerde oorlogsschepen te torpederen dan de koopvaardij schepen van de geallieerden.

In het begin van de oorlog leden de geallieerden grote verliezen op zee door de U-boten, vooral op de Atlantische Oceaan. De geallieerden zagen dat dit niet zo verder kon gaan want de bevoorrading van Groot-Brittannië liep gevaar. Ze moesten iets doen tegen de overmacht van de Duitse U-boten. In 1943 kwamen de antwoorden van de geallieerden op de Duitse overmacht. De geallieerden ontwikkelden een nieuw opsporingssysteem (Huff Duff, radar en sonar) om de posities van de U-boten te vinden. Die ontwikkeling was niet genoeg want je zou de U-boten dan wel makkelijker kunnen vinden, maar de geallieerden hadden nog geen wapen waarmee ze gemakkelijk de U-boten konden bestrijden. Uiteindelijk hebben de geallieerden hier ook een oplossing voor gevonden, dat was een nieuwe bommenwerper, de Lockheed Liberator. De Liberator kon veel verder vliegen dan de vliegtuigen daarvoor. De geallieerden kozen een strategische plek voor een luchtmachtbasis voor de Atlantische Oceaan, dat werd IJsland. Vooral het koopvaardijpersoneel was heel blij met deze ontwikkelingen omdat de konvooien beter beschermd konden worden.

Het laatste antwoord van de geallieerden op de Duitsers was het kraken van de geheime Duitse marinecodes. Nu wisten de geallieerden waar de Duitse schepen en U-boten precies naar toe gingen.

Deze drie ontwikkelingen zijn heel belangrijk geweest omdat van 1943 er minder schepen verloren zijn gegaan.

## **In konvooi varen**

In konvooi varen was de beste oplossing voor het oversteken van een zee omdat een konvooi de beste bescherming gaf tegen de vijand. De vijand van de geallieerden kon ook gemakkelijker aangevallen worden vanuit een konvooi.

De konvooien hadden als bescherming escortes. Dat zijn verschillende soorten marineschepen die de konvooien van de koopvaardij schepen moesten beschermen op zee.

Koopvaardij schepen voeren niet altijd in een beschermd konvooi, soms moesten schepen ook alleen varen.

Toch vonden de Nederlandse koopvaardij zeelieden varen in een konvooi niet fijn omdat vaak wel een paar schepen uit een konvooi geraakt werden door een torpedo. De Nederlandse koopvaardij zeelieden vonden het ook erg dat je geen drenkelingen mocht oppikken in een konvooi, ze moesten doorvaren.

Er waren oceaano-, kust-, en militaire konvooien. De bekendste en gevaarlijkste konvooien waren op de Noordelijke Atlantische Oceaan, de HX- en SC-konvooien. De letters geven de route aan en de konvooien hadden ook nog een nummer er achter. De HX-konvooien vertrokken uit Halifax (Nova Scotia, Canada) zie vouwblad volgende blz. Bezemer deel 1.

SC betekent dat ze uit Sydney (Cape Breton Island, vlakbij Nova Scotia) vertrokken.

Later vertrokken ze ook uit New York. Het HX konvooi is voor snellere schepen. Later zijn de konvooien op verschillende snelheden ingedeeld F(fast), M(medium) en S(slow).

De Atlantische Oceaan had drie gebieden /routes voor bestemmingen van de schepen. Dat waren de Noordelijke-Atlantische Oceaan: Noord-Amerika (VS en Canada) naar Europa, Midden-Atlantische Oceaan: bestemming West-Afrika, voornamelijk Freetown (Sierra Leone) en Zuid-Atlantische Oceaan: bestemming Kaapstad (Zuid-Afrika).



Schepen zonken niet alleen door aanvallen maar er gebeurden ook ongelukken.

*Bij een reis (konvooi HX-100) van Jan Witting met de 'Soemba' van Philadelphia (VS) naar Engeland eind 1940 is zijn schip gekapseisd. De lading piekijzer was niet goed geladen en was gaan schuiven in de storm. Jan Witting schrijft er het volgende over: " Tussen 8.30 en 9.00 word ik wakker van een oordovend geraas (onze dienst was zes uur wacht, zes uur vrij). Uit mijn kooi springende kon ik mijn uniformbroek, jas en zwemvest van de haak grijpen. Inmiddels lag het schip reeds op zijn kant en moest ik over de wand van de verbindingsgang kruipende trachten naar buiten te komen. Staande op de zijkant van de bakboordbunkerluik mijn broek en jas aangetrokken en mijn zwemvest omgedaan (ik hield er niet van om gekleed te gaan slapen). Op dit luik staande zag ik dat er nog één reddingsvlot met een lijn aan het schip was verbonden; via een stoomleiding van het kombuis ben ik zover geklommen totdat ik boven het vlot was en ben toen rechtstreeks op het vlot gesprongen. Velen zijn toen op ongeveer de zelfde wijze op dit vlot gekomen, het enige dat bereikbaar was.*

*Weersomstandigheden: op de voorgaande wacht mat ik temperatuur zeewater een ½ ° C, buitentemperatuur -26 ° C, met zeer zware zeegang.*

*De meeste van de omgekomen bemanningsleden zijn te vroeg gesprongen en door de koude bevangen. ' Witting, blz. 13 en 14.*

*36 bemanningsleden zijn omgekomen en 24 hebben het overleefd waaronder Jan Witting. De 'Soemba' is gekapseisd op 5 januari 1941 op 45 ° 52' noorderbreedte, 49° 10' westerlengte (New Foundland, Canada). De overlevenden zijn gered door de 'Rydboholm', een Zweeds schip, dat mee voer in het konvooi. De 'Rydboholm' was een neutraal schip, neutrale schepen voeren vaak mee in een konvooi. Het enige wat Jan Witting er aan over heeft gehouden waren een paar blauw aangelopen benen (door de kou) en erg zware hoofdpijn. De 'Rydboholm' heeft de overlevenden naar Halifax gebracht. Vandaar uit gingen ze naar New York.*

*In die tijd werd nog via de radio bekend gemaakt dat de 'Soemba' gezonken was.*

*Jan Witting was natuurlijk zijn paspoort en monsterboekje kwijt geraakt. De consul-generaal in New York wilde hem geen nieuw paspoort geven, hij moest een nieuw paspoort halen in Batavia. Hij moest daarvoor de halve wereld rondreizen.*

*Jan Witting krijgt van de consul generaal in New York wel een nieuw monsterboekje. Op de volgende bladzijde is te zien hoe zo een monsterboekje eruit ziet.*

*Dit scheepsongeluk is onderzocht door de Raad voor de Scheepvaart. Er is een uitspraak gedaan op 7 augustus 1941 te Batavia, geen van de opvarenden wordt schuldig bevonden aan het zinken van de 'Soemba'. Zie bijlage V.*

*De overlevenden van de 'Soemba' hebben heel veel geluk gehad dat ze het hebben overleefd. Andere schepen mochten geen drenkelingen vanuit een konvooi oppikken. De 'Rydboholm' was eigenlijk te traag voor het konvooi, het kwam achterop te liggen. De kapitein heeft toch besloten om de drenkelingen op te pikken. Ze hebben dit gedaan in zware omstandigheden, kou en hoge golven. Als de drenkelingen op het vlot hadden moeten blijven en niet gered zouden worden, zouden ze door de kou dood zijn gegaan. De bemanningsleden van de 'Rydboholm' hebben voor deze heldhaftige reddingsactie een onderscheiding gekregen.*

Op een gegeven moment kwamen de geallieerden erachter dat het beter was om drenkelingen uit konvooiën wel op te pikken. Daarvoor werden de rescueships ingezet. Rescueships waren kleine schepen die heel wendbaar waren. De rescueships moesten meestal achter in het

konvooi varen zodat ze drenkelingen gemakkelijk konden oppikken. Zo werden de vrachtschepen die in konvooi voeren niet opgehouden.

Bij de slag om de Atlantische Oceaan zijn 103 Nederlandse koopvaardijsschepen tot zinken gebracht.

Von Münching, blz. 231 t/m 233

*Jan Witting heeft in vier HX-konvooien gevaren, HX 72 ('Soemba'), HX 100 ('Soemba'), HX 146 ('Mariso') en HX 247 ('Bengkalis'). Ze vertrokken vanuit Halifax richting Liverpool. Zo een reis duurde ongeveer twee tot drie weken. De HX-konvooien waren meestal groot, de HX-konvooien waar Jan Witting in gevaren heeft bestonden uit ongeveer ± 50 tot 75 schepen.*

Konvooien moesten in de nacht helemaal verduisterd zijn om hun positie niet te verraden, het was zelfs niet eens toegestaan om een sigaretje buiten te roken.

De goederen die in de HX-konvooien vervoerd werden waren o.a. graan, brandstof, fosfaat, hout, staal, postzakken, diepvriesgoederen, oorlogsmaterieel en katoen. Jan Witting heeft op vier HX-konvooien staal, schroot, explosieven en oorlogsmaterieel vervoerd.

In de HX-konvooien voeren schepen van veel verschillende landen.

Ieder schip had zijn eigen positie in het konvooi. De kapitein moest ervoor zorgen dat het schip op zijn eigen positie zou blijven varen. Als een konvooi aangevallen werd kregen de kapiteins de opdracht om met het schip een kwart draai te maken om de U-boten te ontwijken.



## **Konvooi HX-146**

*HX-146 was het derde HX-konvooi waar Jan Witting in heeft gevaren. De 'Mariso' vertrok uit Halifax in konvooi HX-146 op 21 augustus 1941 met een lading staal naar Liverpool. Liverpool werd bereikt op 6 september 1941. In dit konvooi werd vooral brandstof, staal, graan en fosfaat vervoerd. De reis verliep zonder aanvallen van U-boten of vliegtuigen. In konvooi HX-146 voeren 65 koopvaardij schepen en 23 escorte schepen. Deze 23 escorteschepen gingen niet allemaal van het begin tot aan het einde van de reis mee. Dit was het geval bij alle HX-konvooiën.*

De escorteschepen hadden een bepaald gebied op zee waar ze de koopvaardij schepen moesten escorteren. Die gebieden waren verdeeld in drie regio's. De eerste regio was in de buurt van de VS en Canada, de tweede regio was in het midden van de reis en de derde regio was bij de Britse eilanden.

## **Konvooi HX-247**

*Het laatste HX-konvooi waar Jan Witting in gevaren heeft was konvooi HX-247. Jan Witting voer op dat moment met de 'Bengkalis'. Ze vertrokken op 8 juli 1943 vanuit New York en later voegden schepen vanuit Halifax zich bij dit konvooi. Het was een redelijk groot konvooi, 73 koopvaardij schepen en 25 escorteschepen. De 'Bengkalis' vervoerde explosieven en oorlogsmaterieel. De meeste schepen vervoerden brandstof in dit konvooi.*

Het was belangrijk om bij dit konvooi niet achterop te raken zo schrijft Jan Witting: "De 'Bengkalis' had met betrekking tot oorlogsactiviteiten een voorspoedige reis naar Engeland. Het weer was echter uitermate slecht en veel stormschade werd opgelopen omdat de snelheid van het konvooi moest worden aangehouden". Witting, blz. 29.

*22 juli 1943 kwam de 'Bengkalis' in Liverpool aan.*

De zeelui van dit konvooi hebben veel geluk gehad dat dit konvooi niet is aangevallen, als dit wel het geval was geweest dan zouden er veel mensen omgekomen zijn door explosieven die zouden exploderen en door het branden van de vervoerde brandstof.

## **De Roedeltaktiek (the Wolf Packs of de Rudeltaktik)**

Voor de Duitsers was het heel belangrijk om het verscheppen van goederen en oorlogsmaterieel voor de geallieerden te belemmeren. De Untersee boten waren hiervoor de beste oplossing. De Duitse Admiraal Karl Dönitz had een goede tactiek bedacht om koopvaardij schepen tot zinken te brengen. Dit was de Roedeltaktiek, of in het Engels the Wolf Packs. Deze Roedeltaktiek was heel belangrijk in de slag om de Atlantische Oceaan. In het begin van de oorlog werden de koopvaardij konvooiën slecht beschermd door de Britten. De U-boten hadden hierdoor vrij spel.

De Roedeltaktiek houdt in dat een U-boot een konvooi (de prooi) gaat zoeken. Als het een beschermd konvooi was, dan nam hij contact op met andere U-boten. Zij gingen gezamenlijk (als een roedel wolven) het konvooi aanvallen. Vaak waren deze aanvallen in de nacht en deze duurden uren lang.

*Jan Witting heeft zelf met de 'Soemba' in het konvooi HX 72 ( van Halifax naar Liverpool, 9 september 1940-21 september 1940 ) gevaren dat aangevallen werd door middel van de Roedeltaktiek. Dit konvooi bestond uiteindelijk uit 42 schepen waarvan zijn 11 schepen*

*aangevallen en door U-boten tot zinken gebracht. De Roedeltaktiek had hier weer succes want er waren 9 U-boten, de U-29, U-32, U-43, U-46, U-47, U-48, U-65, de U-99 en de U-100 die gezamenlijk (als wolven) het konvooi aanvielen. De U-99 en de U-100 gingen onder het konvooi varen en schoten vanaf daar hun torpedo's. De schepen in het midden van het konvooi zijn het meeste getroffen.*

*Volgens Jan Witting duurde de aanval twee nachten lang. De kapitein van de 'Soemba' besloot na de aanvallen het konvooi te verlaten en op eigen kracht naar Liverpool te varen. Twee schepen die vlak naast de 'Soemba' voeren zijn getroffen en gezonken.*

*Het is niet heel raar dat dit konvooi aangevallen is want het werd slecht beschermd. Het konvooi werd de eerste 200 mijl geëscorteerd door twee Britse destroyers, de rest van de reis werd het konvooi alleen beschermd door de 'Jervis Bay', een voormalig passagiersschip dat omgebouwd was tot hulpkruiser.*

Hieronder is de formering van konvooi HX 72. De 'Soemba' vaart in kolom 1 en op positie 12.

## CONVOY HX 72

Br=Brits, No=Noors, Ned=Nederlands, Pol=Pools, Gr=Grieks, Am=Amerikaans. gez=gezonken, bes=beschadigd, †=doden.								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
11 Snar (No)	21 Harlingen (Br)	31 Simla gez - 5† (No)	41 Frederick S. Fales gez - 20† (Br)	51 Tregarthen (Br)	61 Leighton (Br)	71 Tresilian (Br)	81 Gloucester City (Br)	91 Empire Airman gez - 32† (Br)
<b>12</b> Soemba (Ned)	22 Urla (Br)	32 Leadgate (Br)	42 <b>B</b> Torinia Clyde gez - 5? 0?† (Br)	52 Canonesa gez - 1† (Br)	62 Dalcairn gez - 0† (Br)	72 Zagloba (Pol)	82 Eastern Glade (Am)	92 Morska Wola (Pol)
13 Nyanza (Br)	23 Selvistan (Br)	33 Ullapool (Br)	43 <b>B</b> Venetia Clyde (lay up) (Br)	53 Pacific Grove (Br)	63 <b>B</b> Scholar general Manchester gez - 0† (Br)	73 <b>B</b> Losada beans - sugar - metal Liverpool (Br)	83 Bur (No)	93 <b>B</b> Elmbank lumber - metal Belfast gez - 1† (Br)
14 <b>B</b> Broompark lumber - metal Grangemo uth bes - 1† (Br)	24 Muneric (Br)	34 Janeta (Br)	44 <b>B</b> Putney Hill lead - lumber Tyne (Br)	54 <b>B</b> Collegian cotton - steel - lumber Belfast f. o. bes (Br)	64 Oakcrest (Br?)	74 <b>B</b> El Aleto Manchester (Br)	84 Mount Kyllene (Gr)	94 Hardanger (No)
15 <b>B</b> Invershannon Scapa gez - 16† (Br)	25 Mammay (No)	35 Tudor Prince phosphahtes Aberdeen (Br)	45 Blairangus gez - 7† (Br)	55 <b>B</b> Defender general - steel Belfast / Liverpool (Br)	65	75	85	95 Baron Blythswood ? gez - 34† Invershannon? (Br)

Bij deze tabel is bij een aantal schepen de lading weergegeven. Met general cargo wordt vaak oorlogsmaterieel bedoeld.

Later was de Rudeltaktik geen groot wapen meer in de Tweede Wereldoorlog nadat het eerder genoemde Huff Duff systeem voor het opsporen van de posities van de U-boten was uitgevonden, het kraken van de geheime Duitse codes en het inzetten van Liberators die konvooien beschermden.

The Battle of the Atlantic vond niet alleen plaats in de Noordelijke wateren van de Atlantische Oceaan maar ook tussen Zuid-Amerika en West-Afrika.

*Twee dagen voor Kerstmis (1942) gaat de 'Mariso' van Leith naar New York. Vandaar moeten ze naar het Midden-Oosten. De Middellandse Zee is nog te onveilig voor koopvaardij schepen. De reis gaat via Kaap de Goede Hoop. De 'Mariso' heeft o.a. banden voor vliegtuigen en ongeveer 2000 ton T.N.T. (explosieven) aan boord voor het Britse leger in Egypte. Een Amerikaans konvooi brengt ze naar Bahia (Brazilië), vandaar moet de 'Mariso' alleen naar Walvis Bay (nu Namibië). De 'Mariso' wordt getorpedeerd door U 518 op 20 maart 1943 op 13° - 20' zuiderbreedte, 37° - 25' westerlengte. Er zijn twee slachtoffers.*

*Jan Witting schrijft over de torpedering van de 'Mariso': " De ondergang van de 'Mariso' was in vergelijking met het gebeuren van de 'Soemba' een meer ordelijke operatie.*

*Ik was te middernacht van wacht gekomen en was juist terug uit de badkamer en zat in mijn hut een glaasje limonade te drinken, toen ik een ontploffing hoorde en water over het dek hoorde suizen; het licht ging uit en eerlijk gezegd wachtte ik op de grote plof van de T.N.T. Deze kwam eigenlijk niet en ieder spoedde zich naar z'n alarm station. Die van mij was assistentie in de machinekamer; mijn vriend Pieter Nielsen was machinist van de wacht en vertelde dat alle stokers naar boven waren gevluht. Na de stroomtoevoer naar de verblijven hersteld te hebben zijn de 2<sup>e</sup> machinist en ik naar de verblijven van de Lascaarse stokers gegaan om de wacht weer naar beneden te krijgen. Wij hadden nauwelijks één trap van de machinekamer afgedaald en waren op het eerste bordes toen we de ontploffing van een tweede torpedo hoorden; inclusief de Lascaren vluchtten we daarop naar het sloependek, waar meteen het commando "schip verlaten" werd gegeven.*

*Nadat alle reddingsboten het schip hadden verlaten, werd de 'Mariso' midscheeps getroffen door een derde torpedo van de onderzeeër". Witting, blz. 26. Daarna zonk de 'Mariso'. De hond (Cocky) waar later over te lezen is heeft het helaas niet overleefd.*

*De U 518 kwam terug naar de sloepen. Daar werden ze door de Duitsers ondervraagd. Jan Witting moest in zijn sloep het woord voeren. Hij weigerde antwoord te geven op vragen in het Duits, toen gingen de Duitsers verder in het Engels. De volgende vragen werden gesteld: Wie waren er in de sloep? Antwoord: Alleen machinekamerpersoneel.*

*Waar is de kapitein? Antwoord: Is waarschijnlijk omgekomen, het laatst gezien aan boord.*

*Waar ging de reis naar toe? Antwoord: Weten wij niet.*

*Waren jullie bestemd voor Walvis Bay? Antwoord: Weten wij niet.*

*Alle schepen van hier gaan naar Walvis Bay. Antwoord: U zegt dat en schijnt dat dus te weten.*

*Alle sloepen zijn op deze manier ondervraagd en overal kregen de Duitsers hetzelfde antwoord. De kapitein zat niet in sloep van Jan Witting maar in een van de andere sloepen. De 1<sup>e</sup> stuurman en de marconist zijn gevangen genomen. (Ze zijn door de onderzeeër meegenomen, dan komen ze terecht in het krijgsgevangenkamp Milag-Marlag Nord . Op de volgende bladzijde is een kaartje van dit kamp uit: D.James, A Prisoner's progress . Dit zijn*

eigenlijk twee kampen, deze liggen in de buurt van Bremen. De Duitse Kriegsmarine is de baas over deze kampen. Milag is een kamp voor koopvaardijpersoneel en Marlag is een kamp voor marinepersoneel. Het leven in deze kampen was niet zo slecht als in andere kampen. De eerste stuurman wordt door de Duitsers gevraagd om als navigator te gaan werken op Duitse schepen. Hij weigert dat. Hij wordt overgeplaatst naar het concentratiekamp Neuengamme. Hij heeft daar veel vervelende dingen meegemaakt. Gelukkig is hij op tijd door de Amerikanen bevrijd).

De sloepen zijn teruggegaan naar Bahia, ongeveer 90 mijl. Ze werden gevolgd door haaien o.a. een hamerkophaai. Vlakbij Bahia is een rif en de sloepen werden door de lokale bevolking daar geholpen om erover heen te komen.

De bemanning had natuurlijk alles verloren. Ze werden door Nederlandse paters geholpen om nieuwe kleren te kopen. De Nederlandse paters woonden in een Nederlands klooster dat in de buurt van Bahia lag. In dit klooster stond de stoel waar Maurits van Nassau (de zeevaarder) in zat toen hij het protocol heeft getekend van de overgave van Bahia (Brazilië). Bij een bezoek aan het klooster toen, heeft Jan Witting even in die stoel gezeten.

Na een paar weken is de bemanning van de 'Mariso' op een Amerikaans schip met nog een heleboel andere schipbreukelingen (veel verschillende nationaliteiten) naar Trinidad gebracht. Daarvandaan zijn ze met een Amerikaans marine troepenschip naar Amerika gebracht.

Hieronder een scan van de voor- en achterkant van de identificatiepas van Jan Witting om in de haven van New York te komen. Na de torpedering van de 'Mariso' heeft Jan Witting een tijdje in de haven van New York gewerkt.



*Jan Witting heeft niet alleen op vrachtschepen gevaren maar ook op een troepenschip, de 'Johan van Oldenbarnevelt'. Dat was een voormalig passagiersschip dat op Nederlands-Indië voer. Met de 'Johan van Oldenbarnevelt' heeft Jan Witting vooral veel reizen gemaakt naar Afrika daarnaast is hij ook naar IJsland, Azië en Italië geweest.*

De 'Johan van Oldenbarnevelt' vervoerde krijgsgevangenen en Brits leger- en luchtmachtpersoneel.

*Een bijzonder konvooi waar Jan Witting met de 'Johan van Oldenbarnevelt' in heeft gevaren was het konvooi van Takoradi (Ghana) naar Freetown (Sierra Leone) in juli 1944. Zo schrijft Jan Witting: "Eén reis met circa 4000 zwarte troepen die in Takoradi, gelegen in het huidige Ghana, werden ingescheept en bestemd voor Bombay was wel uitzonderlijk vanwege de bijzondere maatregelen die moesten worden getroffen voor schip en opvarenden. In hun levenswijze waren deze inlandse troepen nog zeer primitief en niet gewend aan de luxe van een modern schip. Deze troepen werden in Indië ingezet voor de bewaking van vliegvelden." Witting, blz.30.*

*Bij het aanboord gaan moesten deze Afrikaanse troepen hun kapmessen inleveren. Jan Witting had gehoord dat deze Ghanese troepen met hun kapmessen meters ver konden werpen en zo een hoofd van een mens konden afhakken.*

*Toen de Ghanese troepen in Bombay aankwamen kregen ze schoenen uitgedeeld, ze hadden nog nooit schoenen aangehad.*

### **Operatie Lustre**

De Duitse opmars in Europa ging verder, hun volgende doel was het innemen van Griekenland. De geallieerden wilden Griekenland behouden en moesten daarom versterkingen sturen (operatie Lustre). Er zijn vier divisies, voornamelijk troepen uit Australië en Nieuw-Zeeland vanuit Egypte naar Griekenland gebracht. Dat waren ongeveer 58.000 militairen en er moesten ook grote voorraden oorlogsmaterieel meegenomen worden. Bij deze operatie deed het Nederlandse koopvaardijship de 'Pennland' mee. Deze operatie vond plaats van 5 maart tot 21 april 1941.

### **Operatie Demon**

De geallieerde versterkingen konden de strijd in Griekenland niet aan. De troepen die in operatie Lustre naar Griekenland gebracht werden moesten worden geëvacueerd (operatie Demon, 22 april 1941 - 29 april 1941). Er werden Nederlandse koopvaardijschepen ingezet in de troepenverplaatsing. Bij deze operatie zijn drie Nederlandse schepen 'Pennland', 'Slamat' en de 'Costa-Rica' gezonken. Deze schepen zijn door Duitse vliegtuigen aangevallen. Bij de 'Pennland' en de 'Slamat' waren slachtoffers maar bij de 'Costa-Rica' niet. Bezemer, deel 1, blz. 475 en 480.



## De Arctische konvooien

Op 22 juni 1941 vallen de Duitsers de Sovjet-Unie binnen. De geallieerden hielpen de Sovjet-Unie met het bevoorraden van oorlogsmaterieel voor het Rode Leger. Er waren twee routes om de Sovjet-Unie te bereiken, de Noordelijke route en de Zuidelijke route. De Zuidelijke route voerde rond Kaap de Goede Hoop naar de Perzische Golf en daarna nog duizend mijl over land. De Noordelijke route gaat over zee naar de Noordelijke havens Moermansk (winterkonvooien, in de winter was dat de enige ijsvrije haven van de Sovjet-Unie, de route is 1400 mijl) en Archangel (zomerkonvooien, zomers ijsvrij, de route is 2000 mijl).

Deze twee konvoiroutes worden ook wel de Arctische konvooien genoemd.

De mensen die aan deze konvooien hebben deelgenomen hebben de zwaarste weersomstandigheden meegemaakt, het stormde heel vaak en het was heel koud, de temperatuur van het zeewater kwam in de zomer nauwelijks boven de nul graden uit.

De Arctische konvooien waren in de zomer heel gevaarlijk omdat het in de zomer 24 uur licht was, dus de schepen waren een gemakkelijke prooi voor luchtaanvallen. In de winter waren de Arctische konvooien minder gevaarlijk omdat het heel lang donker was en dat gaf een goede bescherming, vooral tegen luchtaanvallen.

De meeste schepen die meevoeren in de Arctische konvooien waren Amerikaans en Brits. Een paar Nederlandse schepen voeren mee in de Arctische konvooien. Dat waren de 'Pieter de Hoogh', 'Mijdrecht' en de 'Paulus Potter'.

De 'Paulus Potter' is verloren gegaan door luchtaanvallen in konvooi PQ17, vertrokken 27 juni 1942 uit Reykjavik (IJsland) naar Archangel. Konvooi PQ17 is één van de meest getroffen konvooien. Van de 35 schepen in konvooi PQ17 zijn er 21 vernietigd door luchtaanvallen en U-boten. Er waren weinig slachtoffers. De 'Paulus Potter' had geen slachtoffers. De 'Paulus Potter' vervoerde 35 tanks, 25 vliegtuigen, explosieven en ander oorlogsmaterieel. Von Münching, blz. 175.

## Operatie Torch

Noord-Afrika werd bezet door Vichy-Frankrijk, Duitsland en Italië. De geallieerden wilden Noord-Afrika in handen krijgen. Daarvoor bedachten ze operatie Torch. Hun plan was om te landen bij Algiers (Algerije) en Oran (Algerije).

Bij deze operatie hebben veel Nederlandse koopvaardij schepen meegedaan. De belangrijkste Nederlandse schepen bij deze operatie waren zes troepenschepen van verschillende maatschappijen. Naast de zes troepenschepen hebben ook nog twee vrachtschepen meegevoerd om oorlogsmaterieel te brengen.

Operatie Torch begon op 8 november 1942 en eindigde in mei 1943. De geallieerden hadden nu Noord-Afrika in handen.

## Invasie van Italië

De invasie van Italië bestond uit twee grote operaties, die operaties waren **Husky** en **Avalanche**. Operatie Husky is de invasie van Sicilië, die begon op 10 juli 1943.

Bij operatie Husky zijn vijf Nederlandse koopvaardij schepen ingezet waarvan vier troepenschepen en een vrachtschip. Het vrachtschip is verloren gegaan bij een luchtaanval.

Bezemer, deel 2, blz. 944 en 955.

Operatie Avalanche begint met geallieerde landingen bij Salerno (ten zuidoosten van Napels) in september 1943.

Bij de geallieerde landingen deed de 'Marnix van Sint Aldegonde' (SMN) mee. Dit schip werd ingezet voor het troepentransport.

Op 1 oktober 1943 trekken de geallieerde troepen Napels binnen. Ook hier werden Nederlandse koopvaardij schepen gebruikt voor de bevoorrading en troepentransport.

Tabel uit: Roskill, Volume III, Part I

Uit de tabel hierboven is in de rechterkolom te zien dat het aandeel niet Britse- en niet Amerikaanse schepen in totaal 31 is. Van de 31 schepen zijn er tien Nederlands, dus Nederland heeft een groot aandeel in de operatie Husky gehad.

Jan Witting heeft met de 'Johan van Oldebarnevelt' krijgsgevangenen vanuit Napels, het was toen al bevrijd, naar Port Saïd (Egypte) gebracht. Hij schrijft: "Voor bezoek aan de wal was militair bezettingsgeld nodig, die ons werd uitgereikt". Witting, blz. 30.



Scan van origineel op ware grootte van bezettingsgeld

### Operatie Overlord

De invasie van Normandië, ook wel operatie Overlord genoemd is begonnen op 6 juni 1944 (D-Day).

Zestig Nederlandse koopvaardij schepen hebben aan operatie Overlord meegedaan. Dat waren drie tankers, elf andere schepen, tien sleepboten en zesendertig kustvaarders. Bezemer, deel 2, blz. 1152.

Geen van deze schepen is verloren gegaan.

Binnen operatie Overlord was er de **operatie Neptune**. Operatie Neptune ging over de actie op zee (alle transport, het escorteren, schieten op vijandelijke posities en het vegen van mijnen). Het was dus naast een grote militaire operatie ook een gigantische logistieke operatie.

Om troepen, voorraden en oorlogsmaterieel aan land te krijgen werden er kunstmatige havens aangelegd. Die kunstmatige havens worden Mulberries (moerbeien) genoemd. Het was belangrijk dat er soort golfbrekers waren voor de Mulberries want dan zouden ze niet verplaatsen door de harde golven, die golfbrekers worden Gooseberries (kruisbessen) genoemd. Bij de bouw van de Mulberries en de Gooseberries zijn Nederlandse koopvaardij schepen gebruikt.

Goederen die vervoerd werden door de Nederlandse koopvaardij in deze operatie waren onder andere: stalen strippen voor het aanleggen van vliegvelden, caissons (stalen constructie voor een haven), telefoonmateriaal, voedingsmiddelen en onderdelen van Bailey-bruggen (noodbruggen), munitie en brandstof.

Foto uit: Bezemer, deel 2

*Jan Witting moet in konvooi (DS 53, heenweg 28-5-1944) een reis naar IJsland maken. Dit konvooi bestond alleen maar uit het troepenschip de 'Johan van Oldenbarnevelt' en werd door twee Britse marineschepen geëscorteerd. Waarschijnlijk was de opdracht om nieuwe Amerikaanse troepen te halen van IJsland die bestemd waren voor de invasie van Normandië. De terugweg (konvooi SD 53) bestond ook weer alleen uit de 'Johan van Oldenbarnevelt' met de twee Britse escortes. De aankomst in Clyde (Schotland) was op 1 juni 1944.*

### **Operatie Pluto**

Nadat de geallieerde troepen op het vaste land van Frankrijk waren gekomen was er grote vraag naar brandstof door het leger. De Britten hebben hiervoor operatie Pluto (**P**ipeline **U**nder **T**he **O**cean) bedacht.

In het laatste kwartaal van 1944 heeft de Nederlandse sleepboot 'Schelde' oliepijpleidingen gelegd van de Britse zuidkust naar de Franse kust. Door deze oliepijpleidingen hoefde er minder schepen met brandstof heen en weer te varen.

Bezemer, deel 2, blz. 1169.

De Nederlandse koopvaardij schepen zijn ingezet bij veel verschillende militaire operaties, ze hadden daar hun eigen taken die ze moesten uitvoeren. Deze taken hebben ze met gevaar voor eigen leven volbracht. Ze hebben dus ook geholpen om de oorlog tot een einde te brengen.

## **Tijd aan de wal**

Voor zeelieden was het soms ook fijn als een schip gerepareerd moest worden in een haven. Het gaf ze even de tijd om bij te komen.

*Bij de reizen van Jan Witting is dat ook voorgekomen. Hij heeft met drie collega's een uitstapje gemaakt naar de piramides van Gizeh en de Sphinx. In Zuid-Afrika heeft hij de Tafelberg beklommen en van het uitzicht genoten.*

*De 'Johan van Oldenbarnevelt' heeft elf maanden in Liverpool gelegen voor reparaties (juni 1943- mei 1944). Jan Witting heeft toen van de gelegenheid gebruik gemaakt om te gaan studeren. Hij is toen gaan studeren voor Diploma A als scheepswerktuigkundige. De Nederlandse regering maakte het mogelijk dat Nederlandse machinisten en stuurlieden in Engeland konden studeren. Jan Witting studeerde in Sutton en Londen. Hij was inmiddels getrouwd met een Schotse vrouw (Polly Fischen), samen verbleven zij in een hotel in Sutton tijdens zijn studie.*

*Jan Witting moest voor dat diploma heel hard studeren, dat vele studeren en huiswerk maken heeft zijn leven gered. Zo schrijft Jan Witting: "Gedurende ons verblijf in Londen, voerde de Duitse luchtmacht desperate aanvallen uit op de stad. In het algemeen is het geluk de hele oorlog ons wel gevallig geweest. Tijdens mijn studie in Sutton hadden mijn vrouw en ik op een avond besloten om naar de lokale bioscoop te gaan. Op het laatste moment kon dit echter niet doorgaan omdat mijn huiswerk het niet toe liet. De volgende dag lazen we in de krant dat de betreffende bioscoop door een Duitse voltreffer was verwoest".*

Witting, blz.30.

*Op 2 maart 1944 heeft Jan Witting in Penryn (Cornwall) het examen afgelegd en gehaald. Op de volgende bladzijde zijn kopieën van de originele aanvraag voor het examen en het antwoord op de aanvraag te zien. Nationaal Archief, Den Haag, Commissie Examens Machinisten en Stuurlieden Koopvaardij te Penryn (GB), nummer toegang 2.16.56.12 inventarisnummer 9.*

## **De hospitaalschepen**

Naast de vracht- en troepenschepen had de Nederlandse koopvaardij ook nog zeven koopvaardij schepen, vooral van de KPM, deze zijn omgebouwd tot hospitaalschepen. Deze hospitaalschepen hebben een belangrijke taak gehad in de Tweede Wereldoorlog. Hun taak was het verzorgen en vervoeren van de gewonden en de zieken.

Deze schepen zijn meestal gevorderd door de geallieerden en onder toezicht van de Nederlandse rederijen omgebouwd tot hospitaalschepen. De hospitaalschepen hebben vooral in de Indische Oceaan en op de Pacific gevaren.

Het bekendste hospitaalschip is de 'Oranje' van de SMN. Begin 1941 is dit schip door de Nederlandse regering aan de Australische en Nieuw-Zeelandse regeringen in gebruik gegeven.

Direct na het verklaren van de oorlog aan Japan werd door de Koninklijke marine de 'Op ten Noort' van de KPM gevorderd. Von Münching, blz.200.

Er waren bepaalde internationale voorgeschreven regels voor de hospitaalschepen.

Er mocht geen bewapening zijn. Ze moesten helemaal wit zijn geschilderd met op de romp aan bakboord- en aan stuurboordzijde drie rode kruisen. Op de schoorstenen moest op beide zijden een rood kruis geschilderd worden. Dit kruis moest in de nacht verlicht worden zodat ze goed te zien waren. Aan de mast moest dag en nacht een witte vlag met rood kruis te zien zijn.

Een hospitaal schip mocht ook nooit in konvooi varen, aangevallen worden of prijsgemaakt worden. De Japanners hebben zich aan deze voorschriften niet gehouden want ze hebben de 'Op ten Noort' aangehouden en in beslag genomen.

*Op een reis van Jan Witting met de 'Johan van Oldenbarnevelt' komen ze op de Middellandse Zee het hospitaal schip de 'Oranje' tegen. Er wordt naar de 'Oranje' geseind dat de snelheid van de Oranje matig was. De 'Oranje' antwoordde dat ze wel even "een paar paarden van stal zouden halen". De 'Oranje' voer daarna heel snel langs de 'Johan van Oldebarnevelt'. Ze waren een beetje een grapje met elkaar aan het uithalen.*

## De achterblijvers

Voor de familie van de Nederlandse koopvaardijlieden waren het onzekere tijden. Ze wisten niet hoe het precies met hun zonen, mannen of vaders ging en wanneer ze weer thuis zouden komen.

*De ouders van Jan Witting wisten dat hij op de 'Soemba' voer maar ze wisten niets over de bestemming en de lading van het schip. De 'Soemba' was gekapseisd en gezonken en er waren slachtoffers. In Nederlandse kranten is hier over geschreven. De ouders van Jan Witting zouden hierover gelezen kunnen hebben. In het Dagblad van het Noorden (de ouders van Jan Witting woonden in de provincie Groningen) stond niet wie er omgekomen waren maar wel over het aantal doden (zie foto volgende bladzijde). De Stoomvaart Maatschappij Nederland heeft aan dominee de Boer gevraagd om langs te gaan bij de ouders van Jan Witting en het goede nieuws te vertellen dat hij het overleefd had.*



Uit Dagblad van het Noorden 10-01-1941

Bron: Koninklijke Bibliotheek

*Na de ramp van de 'Soemba' is Jan Witting gaan varen op andere schepen, daar wisten zijn ouders niet veel over. Later in de oorlog werd via het Rode Kruis de familie van zeevarenden op de hoogte gebracht als iemand omgekomen was.*

In de kranten in Nederland werd wel melding gemaakt als een Nederlands schip getorpedeerd was of door een andere reden tot zinken was gebracht. De families wisten niet op welke schepen hun mannen en zonen voeren. Dat was nogal een tijd van grote onzekerheid.

*De ouders van Jan Witting waren niet alleen ongerust over hun zoon maar ze waren zelf ook heel bang voor de Duitse bezetter.*

*Zijn ouders hebben al zijn boeken verbrand (een aantal boeken zouden niet geaccepteerd worden door de Duitsers, entartete Kunst). Zo was er ook een brief die Jan Witting vanuit Lourenzo Marques (Portugees Afrika, neutraal gebied) naar zijn ouders had gestuurd. Deze brief was gecensureerd door drie censoren van drie verschillende landen, er was niet veel van de tekst meer over, deze brief hebben zijn ouders ook verbrand uit angst voor de Duitsers. Om de ouders van Jan Witting te steunen stuurde Polly Fischen elke maand via het Rode Kruis een pakket. In het pakket mocht je een briefje bijvoegen met maximaal twintig woorden. Voor het pakket moest ze £10 betalen.*

De Duitsers zagen Nederlandse koopvaardijlieden als vijanden omdat ze de geallieerden hielpen. De families werden door de Duitse bezetter bang gemaakt door het korten op het salaris van de zeevarenden tot het bijstandsniveau van die tijd. Dat was niet genoeg voor gezinnen om van te leven. In Rotterdam en Amsterdam waren er twee mannen (Abraham Fillippo en Walraven van Hall) die deze families financieel wilden helpen. Zij hadden allebei een koopvaardijverleden. Fillippo kwam in contact met van Hall die bij een bank werkte. Van Hall bedacht een systeem om aan geld te komen. Hij verkocht waardeloze effecten voor geld en met dat geld ondersteunde hij de gezinnen van de zeevarenden. Zij hebben daar hulp bij gekregen van het belastingverzet (belastinginspecteurs). Het geld dat ze verzameld hadden en uitkeerden aan de gezinnen wordt ook wel 'de Zeemanspot' genoemd.

De Zeemanspot heeft 4700 gezinnen van koopvaardijlieden geholpen, daarnaast hebben ze ook nog 1400 gezinnen van marinepersoneel en 300 gezinnen van landmachtpersoneel geholpen tijdens de oorlog. Het totale bedrag aan hulp was f 5.2 miljoen.

De Jong, deel 7, tweede helft, blz.781.

*Voor Polly Fiskin in Groot-Brittannië was de oorlog ook een onzekere tijd omdat Jan Witting vaak lang op zee was en ze wist nooit wanneer hij met verlof zou komen. Hij stond dan opeens voor de deur als hij verlof had.*

*Voor iedereen in Groot-Brittannië was de situatie hetzelfde omdat de mannen en zonen in het leger, luchtmacht, marine of in de koopvaardij zaten. Voor Polly Fiskin was Jan Witting niet de enige waar ze bezorgd om was want een paar neven van haar zaten in het leger en bij de marine.*

*Ze wist wel de namen van de schepen waar Jan Witting op voer maar ze wist niet waar ze naar toe gingen. Ze kon brieven schrijven naar haar man, op de enveloppe moest ze de naam en de rang van de geadresseerde schrijven, dan de naam van het schip en als laatste GPO (General Post Office).*

*In het begin van de oorlog maakten de radio en de kranten in Groot-Brittannië nog wel bekend welke schepen gezonken waren. Later werd alleen het verlies aan tonnage doorgegeven maar niet meer de naam van het schip.*

*Bij het kapseizen van de 'Soemba' en bij de torpedering van de 'Mariso' stuurde Jan Witting een telegram naar Polly Fiskin om te vertellen dat alles goed met hem ging.*

*Polly Fiskin werkte bij de belastingen in Edinburgh, tegenover haar kantoor was een gebouw dat vroeger een blindeninstituut was. In dit gebouw werden Duitse krijgsgevangenen gevangen gehouden. Soms mochten de krijgsgevangenen naar buiten, ze waren voor de Britten duidelijk te herkennen omdat ze gekleurde overalls droegen.*

*In Schotland waren ook Italiaanse krijgsgevangenen maar die mochten op het platteland bij de boer werken.*

## **Einde van de oorlog in Europa**

Op 5 mei 1945 geven de Duitsers in Nederland zich over. De Nederlandse koopvaardij kan nog niet naar huis want zij moeten zich houden aan het internationale vaarplichtbesluit (UMA).

Drie dagen later geven de Duitsers zich in heel Europa over. De oorlog in Azië is nog niet afgelopen.



*Jan Witting was op de 'Johan van Oldebarnevelt' toen hij van de overgave van de Duitsers in Nederland hoorde. Ze voeren op de Mersey vlakbij Liverpool. Natuurlijk hebben ze champagne gedronken op het schip. Hij kon met verlof gaan, hij ging naar zijn vrouw in Schotland die met hun dochtertje van 1 jaar op vakantie was in Glendevon. Samen vierden zij de bevrijding van Europa.*

## **Hoofdstuk 4 Koninkrijksdelen**

De drie Nederlandse kolonies, Suriname, Nederlandse Antillen en Nederlands-Indië raakten betrokken in de oorlog doordat Nederland was binnen gevallen door de Duitsers.

In Suriname en de Nederlandse Antillen had de oorlog een invloed op de economie.

Nederlands-Indië was net als Suriname en de Nederlandse Antillen een onderdeel van het koninkrijk der Nederlanden maar in tegenstelling tot Suriname en de Nederlandse Antillen heeft Nederlands-Indië een bezetting meegemaakt.

### **Suriname**

De belangrijkste grondstof in Suriname was bauxiet. De bauxietmijnen waren niet in Nederlandse handen maar in handen van de ALCOA (Aluminium Company of America). Van bauxieterts wordt aluminium gemaakt, dat wordt gebruikt om vliegtuigen van te maken. Er waren 8000 Amerikaanse militairen in Suriname om de bauxietmijnen te beschermen. Dat is gedaan omdat de Amerikanen bang waren voor Frans-Guyana, buurland van Suriname, dat onder Vichy-bewind stond.

Suriname was heel belangrijk voor de geallieerden omdat uit het bauxiet uit Suriname aluminium werd gemaakt dat nodig was om Amerikaanse gevechtsvliegtuigen te bouwen. De Nederlandse koopvaardij heeft bij het vervoer van bauxiet naar Amerika geen rol gespeeld. Dat komt waarschijnlijk omdat de bauxietmijnen in Amerikaanse handen waren.

Het land Suriname heeft weinig te maken met de Nederlandse koopvaardij. Er waren wel Surinamers die werkten op Nederlandse koopvaardijsschepen. Dat was vooral bij de KNSM, deze maatschappij voer van Amsterdam naar de West. Surinamers waren onder andere werkzaam als stoker, olieman, messroom bediende en als "gunner".

Een "gunner", ook wel kanonnier, was de persoon die het geschut op een koopvaardijsschip bediende.



Foto Surinaamse Gunner site: [www.bevrijdingintercultureel.nl](http://www.bevrijdingintercultureel.nl)

Er zijn ongeveer 30 Surinamers omgekomen in dienst van de Nederlandse koopvaardij.



Foto omgekomen Surinaamse zeevarenden Nederlandse koopvaardij  
Site: [www.bevrijdingintercultureel.nl](http://www.bevrijdingintercultureel.nl)

Voor de Surinamers is het belangrijk om hun oorlogsslachtoffers te kunnen herdenken, vandaar dat ze een plaquette van de omgekomen Surinaamse zeevarenden bij de Nederlandse koopvaardij hebben.

Toen Nederland bezet werd door Duitsland moest het Nederlands gezag in Suriname Duitse koopvaardij schepen in beslag nemen. Op dat moment was er maar één Duits koopvaardij schip de 'Goslar' in Suriname. Het in beslag nemen is niet gelukt omdat dat de Duitse gezagvoerder goed bevriend geraakt was met de havenmeester. De Duitse bemanning heeft zo de kans gekregen om het schip te kunnen laten zinken voordat Nederland het in beslag kon nemen. De gezonken 'Goslar' (6040 brt) heeft de Surinamerivier niet geblokkeerd en zo kon de aanvoer van bauxiet gewoon doorgaan.

Tot nu toe ligt de 'Goslar' nog steeds in de Surinamerivier omdat niemand de kosten wil opbrengen om het schip te bergen, de Duitsers, noch de Nederlanders of de Surinamers.

## **Nederlandse Antillen**

Toen Nederland bezet werd door de Duitsers werden de Nederlandse Antillen als onderdeel van het Koninkrijk der Nederlanden betrokken bij de Tweede Wereldoorlog. Nederlandse rederijen zijn door de oorlog in Nederland gedwongen hun zetels te verplaatsen. Dat deden ze omdat de Duitsers anders de baas zouden kunnen worden over deze rederijen, veel van de Nederlandse schepen bevonden zich buiten Nederland toen de oorlog uitbrak. De rederijen die vooral op de West voeren, bijvoorbeeld de KNSM, hadden hun zetel direct naar Willemstad verplaatst. Andere rederijen die vooral op Nederlands-Indië voeren, de SMN en de RL, hadden hun zetels eerst verplaatst naar Batavia. Na de val van Nederlands-Indië moesten zij noodgedwongen hun zetels alsnog van Batavia naar Willemstad verplaatsen.

Toen Nederland bezet was door Duitsland hadden de Nederlandse Antillen de opdracht gekregen om Duitse schepen in beslag te nemen. Op Curaçao zijn 7 Duitse schepen in beslag genomen. Dat zijn de prijsschepen, die schepen zijn prijs gemaakt door Nederland op Duitsland. De schepen kregen Nederlandse namen, dat waren de namen van de zes Antilliaanse eilanden en Suriname. Von Münching, blz. 230.

De Nederlandse Antillen waren heel belangrijk in de Tweede Wereldoorlog voor de verwerking van ruwe Venezolaanse olie. De Nederlandse koopvaardij heeft de ruwe olie van Venezuela naar de Nederlandse Antillen gebracht. De twee eilanden voor de verwerking van de olie waren Aruba en Curaçao. Aruba was voor de Lago Oil (producent van Esso) belangrijk en Curaçao was belangrijk voor de Shell. De geallieerden waren bezig om Europa te bevrijden. Ze hadden grote hoeveelheden benzine en olie nodig. De Nederlandse koopvaardij maar ook koopvaardij van andere landen heeft de Antilliaanse olie vervoerd naar Europa. Door de grote vraag naar olie groeide de Antilliaanse economie.

Vanaf 1943 voer ieder drie weken een groot konvooi met olie naar Engeland, die olie was nodig voor een geallieerde landing in Normandië. De olie van de Antillen werd niet alleen voor de geallieerde landingen in Normandië gebruikt, maar bij de geallieerde de landingen in Noord-Afrika kwam alle olie van de Antillen. Voor de strijd in de Pacific werd ook heel veel Antilliaanse olie gebruikt. Van der Horst, Wereldoorlog in de West: Suriname, de Nederlandse Antillen en Aruba 40-45, blz. 30.



## Nederlands-Indië en de oorlog in Azië

Nederlands-Indië was een belangrijk koninkrijksdeel vanwege de grondstoffen zoals olie, rubber en tin, dus ook voor de geallieerden.

De Nederlandse rederijen die op Nederlands-Indië voeren moesten hun zetels naar Batavia verplaatsen vanwege de Duitse bezetting. Dat waren onder andere de KPM, SMN, RL en JCJL. In 1940 en 1941 worden al een groot aantal Nederlandse schepen die op Nederlands-Indië voeren vercharterd aan de BMWT. Dit waren vooral passagiersschepen, de BMWT zette deze schepen in voor het troepentransport.

De KPM was de belangrijkste maatschappij die rond Nederlands-Indië voer. De KPM verzorgde het vervoer tussen de Indische eilanden. De KPM had een monopoliepositie op het varen tussen de eilanden.

*Jan Witting vertelde dat de SMN een bungalow ter beschikking had voor haar bemanningsleden tijdens verlof in Nederlands-Indië. Deze bungalow lag in de bergen bij Batoe aangezien het daar koeler was. Dit was voordat Nederlands-Indië betrokken was in de Tweede Wereldoorlog. Jan Witting heeft in deze bungalow verloftijd door gebracht. Hij kreeg in Nederlands-Indië een Nederlands-Indisch paspoort met alle identiteitsgegevens. Al zijn papieren waren met het kapseizen en zinken van de 'Soemba' verloren gegaan. Van de Consul-generaal in New York moest hij een nieuw paspoort in Nederlands-Indië aanvragen.*

Toen Nederlands-Indië nog niet in oorlog was met Japan waren de Indische wateren nog redelijk veilig voor de Nederlandse koopvaardij. Het gevecht op zee was toen alleen op het Westelijk halfrond.

7 december 1941 valt Japan de Amerikaanse marinebasis Pearl Harbor (Hawaiï) aan. Zo raakt Amerika betrokken in de Tweede Wereldoorlog. Een dag erna verklaart Nederland Japan de oorlog.

Na de oorlogsverklaring van Nederland aan Japan besluit de Nederlandse admiraal Helfrich meteen alle Indische zeeschepen te vorderen.

Van de schepen die gevorderd werden waren er 135 van de KPM, 21 van de SMN, 13 van de RL en 12 van de nv. Celebes Kustvaart Maatschappij en 4 van de JCJL.

De Jong, deel 11 a, tweede helft, blz. 725.

Zo begint een benauwde periode voor Nederlands-Indië.

Nu Nederlands-Indië werd aangevallen was er geen zee meer waar de Nederlandse koopvaardij veilig kon varen. Heel de wereld was nu en groot zeefront geworden.

Toen Nederland aan Japan de oorlog verklaarde werd het varen rond Nederlands-Indië nog moeilijker. De vuurtorens mochten niet gebruikt worden dus navigeren werd heel moeilijk, zeker in de nacht. De dreiging van de Japanse marine was groot want er waren nu ook naast Duitse schepen ook Japanse oorlogsschepen en Japanse onderzeeboten.

De bemanning van Japanse onderzeeboten was vaak gruwelijker dan de Duitse bemanning.

De Japanners schoten vaak de overlevenden van een getroffen koopvaardijsschip dood.

Werd men gevangen genomen dan werd men vaak gefolterd. Één van de gruwelijke manieren was het vastbinden van twee mannen aan elkaar. Deze twee aan elkaar gebonden mannen werden in zee gegooid, met machinegeweren werd één van de twee doodgeschoten en de andere moest zwemmen voor zijn leven met een dode op zijn rug.

Japan was aan de winnende hand, Nederlands-Indië was gevallen. De KPM schepen kregen de opdracht om Nederlands-Indië te verlaten en naar Australië te varen. De KPM heeft een belangrijk aandeel gehad aan de redding van Australië. Een belangrijke rol van de KPM was het troepentransport in het Aziatische en Australische werelddeel.

Australië was bang voor een aanval van Japan. De verdediging van Australië was niet sterk genoeg om een Japanse aanval te kunnen weerstaan. De KPM krijgt de opdracht op 3000 Amerikaanse troepen te brengen naar eilanden ten Noorden van Australië, die waren nog in handen van de geallieerden.

De KPM werd al snel bekend in de omgeving van Australië en Port Darwin (grote marinebasis in het Noorden van Australië). De mensen waren zo blij met de KPM omdat ze de dringend nodige Amerikaanse soldaten brachten.

Bakker, de KPM in oorlogstijd, blz.150.

*Jan Witting moest begin 1942 een reis naar Azië maken, de bestemming was Rangoon. De Japanners waren destijds bezig Nederlands-Indië en Brits- Indië in te nemen.*

*In januari 1942 ligt het schip, de 'Mariso', van Jan Witting bij Suez (Egypte). Omdat ze nog op orders moeten wachten, krijgen hij en drie andere officieren toestemming om een sightseeing toer te maken. Ze gaan naar Ismailia, Caïro en de piramiden van Gizeh. Ze hebben ook de graftombe van Tutankh Amon bezocht. In de oorlog gebeuren niet alleen maar nare dingen, er is ook tijd om uitstapjes te maken.*

*Vanuit Suez gaat Jan Witting met de 'Mariso', een Noors schip en drie Engelse schepen naar Rangoon. Elk schip moet zelf zijn weg vinden. De 'Mariso' neemt troepen, 18 tanks, munitie en proviand mee. Jan Witting schrijft over de troepen: "De troepen die wij aan boord krijgen is het restant van het zevende regiment Huzaren. Een Schotse onderofficier en een Engelse soldaat bivakkeren vaak voor mijn hut en ik maak nogal eens een praatje met hen. Ze hebben de evacuatie van Duinkerken meegemaakt, na recuperatieverlof worden ze naar Griekenland gestuurd, daar worden ze door de Duitsers verdreven en komen dan op Kreta; ook daar worden ze door de Duitsers weggejaagd en worden ze naar Palestina gestuurd om de opstand van de grand mufti van Jeruzalem te onderdrukken. Van Palestina worden ze naar Libië gestuurd, waar ze door Rommel worden verdreven naar Egypte.*

*In Suez worden ze ingescheept voor Rangoon om opgeofferd te worden aan de Jappen, want koste wat kost Rangoon moet voorlopig worden gehouden om India veilig te stellen."*

*Witting, blz. 19.*

*De 'Mariso' komt 21 februari 1942 aan in Rangoon.*

*Rangoon was toen al verlaten. De inwoners (± 100.000) van Rangoon waren al geëvacueerd. Er waren branden en plunderingen in de buitenwijken. De olieraffinaderijen in de buurt van Rangoon stonden al in brand. Een collega en vriend van Jan Witting vinden een verhongerde Cocker spaniel. De hond wordt aan boord gebracht en verzorgd. De hond krijgt de naam Cocky.*

*De 'Mariso' krijgt de opdracht om Rangoon te verlaten met bestemming Calcutta. Ze zijn net onderweg en dan krijgen ze bericht om terug te keren naar Rangoon. Op 26 februari vertrekken ze weer van Rangoon met bestemming Calcutta, ze hebben 575 vluchtelingen aan boord. Ze komen in Calcutta aan op 2 maart 1942, daar vertrekken ze weer op 16 maart. Het is de bedoeling dat ze via Madras (India) naar Lourenzo Marquez (Portugees Afrika) gaan, daar komen ze niet aan omdat de 'Mariso' machineschade heeft. Ze belanden in Colombo op 28 maart 1942. Vandaar moeten ze een geheime ankerplaats opzoeken, 150 mijl ten Noord-*

*Westen van Colombo. Daar liggen ze 18 dagen, ze worden door vier Nederlandse onderzeeërs beschermd. De Japanners zijn heel actief op zee en de geallieerden verliezen terrein. De 'Mariso' bestond eigenlijk niet meer in die tijd want het schip stond niet meer op de lijst van de Britse marine. Polly Fiskens stuurde brieven naar Jan Witting, maar de brieven werden steeds terug gestuurd.*

*Uiteindelijk gaat de 'Mariso' naar Colombo en ligt daar een maand om gerepareerd te worden.*

*Van Colombo gaan ze eerst naar Beira (Portugees Afrika) daarna gaan ze naar Lourenço Marquez. Op 22 juni 1942 komt de 'Mariso' aan in Kaapstad. De 'Mariso' moet gerepareerd worden. Dat duurt zes weken. Ook hier heeft Jan Witting genoeg tijd om uitstapjes te maken. Ze hebben de Tafelberg beklommen, Jan Witting schrijft daarover: "Het gezicht op Kaapstad vanaf dit plateau is zeer imponerend." Ook hebben ze een wijngaard bezocht. Witting, blz. 23.*

*Als de reparatie van de 'Mariso' klaar is gaan ze naar Freetown (West-Afrika). Van Freetown gaan ze naar Dundee (Schotland). Ze komen half oktober 1942 in Dundee aan, nadat ze ruim een jaar daarvoor uit Liverpool zijn vertrokken. Door de lange reis en de lange wachttijden waren er heel erg veel ratten aan boord. Jan Witting schrijft daarover: "In Dundee weigerden de havenarbeiders aanvankelijk het schip te lossen vanwege de zwermen ratten in de ruimen, die zich al die tijd tegoed hadden gedaan aan lijnzaad dat een onderdeel van de lading uitmaakte. Na gegast te zijn met blauwzuurgas in Leith (haven van Edinburgh) werd naderhand een treinwagon dode ratten afgevoerd."*

*Witting, blz. 24.*

*Ook de hond Cocky hielp om het aantal ratten kleiner te houden. Hij ving tijdens de reis elke dag een rat en legde deze voor de deur van de hut van de stuurman. Dat was de hond niet aangeleerd, hij deed dat uit zichzelf.*

*Cocky werd in Leith ook van boord gesmokkeld (in de taxi onder een grote jas), dieren mochten ook vroeger niet Groot-Brittannië. De vader van Polly Fiskens heeft Cocky steeds uitgelaten, hij was bij hen in huis.*

De geallieerden hadden het heel zwaar in Azië door de Japanse aanvallen.

Nederlands-Indië heeft 3 maanden stand kunnen houden tegen Japan, maar moest uiteindelijk capituleren (8 maart 1942). De slag om de Java Zee (27 februari 1942) was verloren gegaan daardoor viel Nederlands-Indië.

In de periode van 8 december 1941 tot 8 maart 1942 heeft Nederland veel koopvaardij schepen in de Indische wateren verloren. Het verlies was 120 Nederlandse koopvaardij schepen met een bruto tonnage van 284.342. Dit is bijna een vierde deel van het aantal schepen en een vijfde deel van de bruto tonnage van de totale Nederlandse scheepsverliezen in de Tweede Wereldoorlog.

Van de 120 verloren schepen was het deel van de KPM het grootste, met een aandeel van 67 schepen met 112.501 brt. Von Münching, blz.72.

## Hoofdstuk 5 De Tweede Wereldoorlog is nog niet afgelopen

De Duitsers hebben zich inmiddels overgegeven maar de oorlog in Azië gaat nog door. De Japanners geven zich pas over na de twee atoombomaanvallen op Hiroshima (6 augustus 1945) en Nagasaki (9 augustus 1945). Kort na de twee atoombomaanvallen maakt Keizer Hirohito op 14 augustus bekend dat Japan zich overgeeft. De ondertekening van de Japanse capitulatie vindt plaats op 2 september op het Amerikaanse marineschip de Missouri. Het internationale vaarplichtbesluit (UMA) voor de koopvaardij houdt in dat ze een half jaar na het einde van de oorlog in Azië nog moeten varen. Dat is dan tot 2 maart 1946. De oorlog van de koopvaardij duurt dan langer dan de oorlog in Europa en Azië. Ze hebben dus meer dan hun plicht gedaan. Ze hebben een heel grote inzet gegeven.

Na het einde van de oorlog in Nederland zijn de Nederlandse rederijen in Duitsland op zoek gegaan naar hun in beslag genomen schepen.

*Jan Witting kon zijn verlof niet opmaken ( wat begin mei 1945 begonnen was). Hij kreeg een telegram waarin stond dat hij naar London moest gaan. Daar kreeg hij te horen dat hij naar Duitsland moest gaan. Op 2 juni 1945 werd hij ingedeeld bij "Naval Party 20" van de Britse marine. Hij moest voor zijn rederij SMN een schip ophalen. Jan Witting ging met een vliegtuig van de Britse luchtmacht (een Dakota) naar de Lüneburgerheide (daar was het hoofdkwartier van de Britten) vlakbij Hamburg. Jan Witting schrijft over die reis: " De vlucht ging van London over het IJsselmeer via Winschoten en op mijn verzoek over Bellingwolde, doch ondanks het feit dat ik in de cockpit mocht uitkijken kon ik het huisje van mijn ouders niet herkennen." (Jan Witting was sinds begin 1940 niet meer in Nederland geweest).*

Witting, blz. 32

*Er waren in Hamburg twee schepen van de SMN . De Duitsers hadden deze schepen vanuit Nederland meegenomen in het begin van de oorlog. De SMN kon deze schepen ('Celebes' en 'Sumatra') toen niet uit Nederland laten ontsnappen omdat ze die nog aan het bouwen waren. Ze hebben op 12 juni 1945 de twee schepen gevonden. Natuurlijk was er wel wat kapot aan de schepen. Ze hebben toen met onderdelen van de 'Celebes' de 'Sumatra' gerepareerd.*

*In augustus 1945 kan Jan Witting met een vrachtwagen mee die hem naar Bellingwolde (zijn geboortedorp en woonplaats van zijn ouders) brengt. Hij is dan na ruim vijf en een half jaar weer terug in Nederland. Over de reis van Hamburg naar Bellingwolde schrijft hij:*

*" Bij Rhede gingen wij over de Eems via een wankele ponton noodbrug. Na Rhede moest ik de weg wijzen; de Rhederbrug in Bellingwolde bleek opgeblazen, via Veelerveen zijn we toen naar de Molenlaan gegaan, waar de chauffeur mij afzette.*

*In Bellingwolde was ik een bezienswaardigheid omdat men daar nog niemand in een marine uniform had gezien." Witting, blz. 33*

*In de herfst van 1945 was de 'Sumatra' klaar en ging toen naar Engeland. Op de 'Sumatra' zou Jan Witting zijn laatste reis maken. Het einde van het vaarplichtbesluit was een half jaar na het einde van de oorlog in Azië. Van Engeland ging de 'Sumatra' naar Brits India. Van daaruit ging men naar Amsterdam. De nog vrije hutten die er waren werden gebruikt door mensen uit Nederlands-Indië die weer terug naar Nederland wilden gaan. In het voorjaar 1946 kwam de 'Sumatra' weer in Nederland aan.*



Zoals voor zo veel Nederlandse oorlogsslachtoffers is de opvang en waardering slecht geregeld. Zo geldt dat ook voor de Nederlandse koopvaardij zeelieden. Als voorbeeld is het toekennen van de onderscheidingen aan het koopvaardijpersoneel. Soms kregen mensen helemaal geen onderscheidingen, als ze het wel kregen werd dit vaak per post of via via gegeven. Bepaalde mensen zijn hier heel erg boos over geworden en hebben hun onderscheidingen teruggestuurd.

*Jan Witting heeft het Oorlogsherinneringskruis 40-45 met de drie gespen:*

*Oorlogsdienst koopvaardij 1940-1945*

*Middellandse Zee 1940-1945*

*Oost-Azië - Zuid-Pacific 1942-1945*

*Baton met 1 ster*

*Baton met 3 sterren: staat voor het Oorlogsherinneringskruis 40-45 met de drie gespen*

*Een lange tijd na de oorlog, ergens begin de jaren 50 kreeg Jan Witting per post deze onderscheidingen toegestuurd. Waarschijnlijk zat er geen brief bij want deze is nooit tussen de spullen van Jan Witting gevonden.*



Rechts: Oorlogsherinneringskruis met 3 gespen

Links: de twee batons met 1 ster en met 3 sterren

Het is vrij vreemd dat er geen aparte gesp is voor actie op de Atlantische Oceaan, de langstdurende en voor de koopvaardij één van de gevaarlijkste zeeslagen van de Tweede Wereldoorlog.

Wij zijn in contact gekomen met Henk Meurs, die zeer veel afweet van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Hij wist ons te vertellen dat de onderscheidingen voor de Nederlandse koopvaardij bepaald werden door de Nederlandse Koninklijke Marine.

Doordat de Nederlandse Koninklijke Marine geen actie geleverd heeft op de Atlantische Oceaan is er geen gesp aan gekoppeld.

Men kon later in Groot-Brittannië een verzoek indienen bij het Ministry of Defence tot het toekennen van the Atlantic Star.

*Een paar jaar voordat Jan Witting met pensioen ging bij Philips ontving hij een brief van het Ministerie van Defensie, met de mededeling dat hij op 65-jarige leeftijd recht had op een oorlogspensioen van f 125, - per jaar. Hij kon dit pensioen afkopen voor de uitbetaling van een bedrag van ongeveer f 4000, -. Hij moest er rekening mee houden dat hij hier belasting over moest betalen. Als bijzondere beloning werd dit bedrag uiteindelijk belast met 52 %.*

De oorlog is zwaar geweest voor de Nederlandse koopvaardij. 18.000 mannen hebben bij de Nederlandse koopvaardij gevaren. Elke dag kans op gevaar en verplicht moeten varen op zee. Veel mensen hebben hun leven gegeven en zijn nooit meer thuis gekomen.

Van de 840 Nederlandse koopvaardij schepen zijn er 421 schepen verloren gegaan met 1.513.819 brt. Er zijn 2300 Nederlandse koopvaardijzeelieden omgekomen en daarnaast zijn er ook nog ongeveer 1000 bemanningsleden van andere nationaliteiten op Nederlandse koopvaardij schepen omgekomen. Von Münching, blz. 25.

Nederland is het 4<sup>e</sup> land van de geallieerden koopvaardijvloten, qua verlies aan schepen. Voor Nederland stonden Groot-Brittannië, de V.S. en Noorwegen met een groter verlies aan schepen. Von Münching, blz. 24.

Tabel Nederlandse  
scheepsverliezen  
Koopvaardij uit:  
Von Münching

Tabel Verlies  
Nederlandse  
Koopvaardij  
schepen op  
Verschillende  
Zeeën/Oceanen  
Uit: Von  
Münching

## Totaal verlies van geallieerde koopvaardij schepen in de Tweede Wereldoorlog

Uit: Roskill Volume III, part II

## Conclusie

In ons onderzoek zijn we er achter gekomen dat de rol van de Nederlandse koopvaardij groot geweest is. Het Nederlandse leger heeft zich na vijf dagen overgegeven. De Nederlandse marine en de KNIL hebben driemaanden stand kunnen houden. Daarentegen heeft de Nederlandse koopvaardij zes en een half jaar moeten varen, in heel gevaarlijke omstandigheden.

Deze zeelieden hebben een heel belangrijke rol gehad in de logistieke ondersteuning in de oorlogvoering. Een oorlog is niet alleen afhankelijk van militairen maar ook van de bevoorrading van het leger: oorlogsmaterieel, brandstof, voedsel en drinkwater. Daarnaast het verplaatsen van troepen en natuurlijk het vervoer van grondstoffen/halffabricaten voor de oorlogsindustrie.

De Nederlandse koopvaardij is op alle oceanen en zeer veel zeeën actief geweest. Ze hebben aan heel veel geallieerden operaties meegedaan en waren ook zeer belangrijk voor de olietoevoer van de Antillen naar de geallieerden. We zijn er achter gekomen aan welke operaties de Nederlandse koopvaardij heeft deelgenomen en wat hun rol daarin was. De verschillende koninkrijksdelen hadden ieder een verschillende rol met betrekking tot de Nederlandse koopvaardij.

Suriname heeft nauwelijks een rol van betekenis gehad bij de Nederlandse koopvaardij, slechts enkele Surinamers waren bemanningslid op een Nederlands koopvaardijship.

De Antillen waren met betrekking tot de koopvaardij heel belangrijk omdat de Nederlandse koopvaardij ruwe olie verscheept van Venezuela naar de Nederlandse Antillen om het daar te laten verwerken. Van daar werd het verscheept naar Europa via Noordelijk Amerika, Noord-Afrika en de Pacific. De geallieerden waren behoorlijk afhankelijk van de geraffineerde olie die van de Antillen kwam.

Nederlands-Indië heeft in tegenstelling tot Suriname en de Antillen een bezetting meegemaakt. In de wateren van Nederlands-Indië is zwaar gevochten. Er zijn veel Nederlandse koopvaardijschepen verloren gegaan bij deze gevechten, 120 in drie maanden. Voor ons onderzoek hebben wij naast standaard werken en andere literatuur, een persoonlijk verhaal gebruikt (om het onderwerp dichterbij de lezer te brengen) en documentaires bekeken.

Uit de verhalen en de documentaires blijkt dat de zeevarenden van de koopvaardij tot zeer recent toe om erkenning vragen. De rol van de koopvaardij is groot geweest, de erkenning klein.

In totaal hebben 18.000 mannen gevaren bij de Nederlandse koopvaardij.

Van de 840 Nederlandse koopvaardijschepen zijn er 421 schepen verloren gegaan met 1.513.819 brt. Er zijn 2300 Nederlandse koopvaardijzeelieden omgekomen en daarnaast zijn er ook nog ongeveer 1000 bemanningsleden van andere nationaliteiten op Nederlandse koopvaardijschepen omgekomen.

Nederland is het 4<sup>e</sup> land van de geallieerden koopvaardijvloot, qua verlies aan schepen. Voor Nederland stonden Groot-Brittannië, de V.S. en Noorwegen met een groter verlies aan schepen.

De geallieerden zouden nooit de oorlog hebben kunnen winnen zonder de hulp van de koopvaardij, waaronder ook de Nederlandse koopvaardij.

# Bijlage I

## Lijst van afkortingen

BMWT	British Ministry of War Transport
Brt	bruto registerton (1 registerton = 2,83 m <sup>3</sup> )
HAL	Holland-Amerika Lijn
JCJL	Java-China-Japan Lijn
KNSM	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij
KPM	Koninklijke Paketvaart Maatschappij
RL	Rotterdamsche Lloyd
SMN.	Stoomvaart Maatschappij Nederland
UMA	United Maritime Authority
WSA	United States War Shipping Administration
s.s	stoomschip
m.s	motorschip

## Bijlage II

Overzicht van de schepen waar Jan Witting op gevaren heeft.

Indiensttreding bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland : 30-8-1939

s.s. Soemba	8-9-1939	5-1-1941
m.s. Tabian	2-2-1941	1-4-1941
Diesel Electrisch Schip Noesaniwi	25-5-1941	8-8-1941
s.s. Mariso	8-8-1941	20-3-1943
s.s. Bengkalis	20-5-1943	29-8-1943
m.s. Johan van Oldenbarnevelt	30-8-1943	7-6-1945
m.s. Sumatra	11-6-1945	27-1-1946

Uitdiensttreding 22 maart 1946

### Bijzonderheden

s.s. Soemba

Gekapseisd op 5 januari 1941, op 45 ° 52 ' Noorderbreedte, 49 ° 10 ' Westerlandte. ( Ten oosten van New Foudland, Canada).

Aantal doden 36. Omgekomen door kou en verdrinking. Voor het kapseizen had Jan Witting nog wacht gelopen, hij had een temperatuur gemeten van ½ graad Celsius van het zeewater en een buitentemperatuur van -26 graden Celsius. Er was toen ook een zware storm.

s.s. Mariso

Getorpedeerd door U-boat 518 op 20 maart 1943 op 13 ° 20 ' Zuiderbreedte en 37 ° 25 ' Westerlandte (Ten oosten van Bahia, Brazilië).

Aantal doden 2.

Na de Tweede torpedo verlaat de bemanning het schip met 6 reddingsboten.

De laatste en derde torpedo doet het schip zinken.( Lading van het schip: TNT explosieven).

De eerste stuurman en de marconist zijn door de Duitsers gevangen genomen.

m.s. Sumatra

Opgehaald uit Duitsland, Hamburg. Van half juni 1945 tot half september 1945 gerepareerd.  
In september 1945 er mee terug gevaren naar Engeland.

## Bijlage III Scheepsverplaatsingen Jan Witting

In deze bijlage zijn de scheepsverplaatsingen in de Tweede Wereldoorlog van Jan Witting weergegeven.

v=vertrek,a= aankomst en l=lading

### ss 'Soemba' 8-9-1939

### 5-1-1941

Konvooi HX-72	Halifax v:9-9-1940	Liverpool a:21-9-1940	l:schroot
Konvooi WN-19	Clyde v:29-9-1940	Methil a:3-10-1940	l:mijnbalken
Konvooi EN-28/1	Methil v:18-11-1940	Oban a:22-11-1940	l:ballast
Konvooi OB-249	Liverpool v:24-11-1940	uit elkaar gegaan 28-11-1940 De 'Soemba' is naar Philadelphia gegaan.	l:onbekend
Konvooi HX-100	Halifax v:1-1-1941	(Liverpool) gekapseisd	l:staal en broodjes ijzer

### ms 'Tabian' 2-2-1941

### 1-4-1941

Alleen varend	Via Pacific v:onbekend	Tandjong Priok a:onbekend	l:onbekend
---------------	---------------------------	------------------------------	------------

### Diesel Elektrisch Schip 'Noesaniwi' 22-5-1941

### 8-8-1941

Alleen varend	Batavia v:22-5-1941	Cairns a:2-6-1941	l:onbekend
Alleen varend	Cairns v:3-6-1941	Balboa a:2-7-1941	l:onbekend
Alleen varend	Cristobal v:3-7-1941	New York a:10-7-1941	l:onbekend



Alleen varend	New York v:31-7-1941	Cristobal a:7-8-1941	l:onbekend
---------------	-------------------------	-------------------------	------------

**ss 'Mariso' 8-8-1941 20-3-1943**

Konvooi HX-146	Halifax v:21-8-1941	Liverpool a:6-9-1941	l:staal
----------------	------------------------	-------------------------	---------

Konvooi OS/KMS-10	Liverpool v:25-10-1941	Freetown a:18-11-1941	l:onbekend
-------------------	---------------------------	--------------------------	------------

Reis onbekend

Konvooi JS.2X	Colombo v:14-2-1942	Rangoon a:23-2-1942	l:troepen en oorlogsmaterieel
---------------	------------------------	------------------------	----------------------------------

Alleen varend, ze moesten vluchten (zie hoofdstuk 4)	Rangoon v:23-2-1942	Calcutta niet aangekomen terug naar Rangoon a:25-2-1942	l:Indiase toepen
--	------------------------	---	------------------

Alleen varend	Rangoon v:26-2-1942	Calcutta a:2-3-1942	l:575 vluchtelingen
---------------	------------------------	------------------------	---------------------

Alleen varend	Calcutta v:16-3-1942	Colombo a:28-3-1942	l:onbekend
---------------	-------------------------	------------------------	------------

Alleen varend	Colombo v:30-3-1942	geheime ankerplaats a:30-3-1942	l:onbekend
---------------	------------------------	------------------------------------	------------

Alleen varend	geheime ankerplaats v:18-4-1942	Colombo a:18-4-1942	l:onbekend
---------------	------------------------------------	------------------------	------------

Konvooi C-15	Colombo  v:18-5-1942	Freetown Via Beira, Lourenzo Marquez, Kaapstad a:onbekend	l:onbekend
--------------	----------------------------	--	------------

Konvooi SL/MKS.122	Freetown v:14-9-1942	Liverpool a:6-10-1942	l:oorlogsmaterieel
Konvooi WN-345	Loch Ewe v:6-10-1942	Methil a:8-10-1942	l:onbekend
Konvooi ON-157	Liverpool v:27-12-1942	New York a:15-1-1943	l:onbekend
Konvooi NG-344	New York v:17-2-1943	Guantanamo a:24-2-1943	l:onbekend
Konvooi GAT-46	Guantanamo v:24-2-1943	Trinidad a:2-3-1943	l:onbekend
Konvooi TB-7	Trinidad v:5-3-1943	Bahia a:19-3-1943	l:onbekend
Alleen varend	Bahia v:19-3-1943	Walvisbaai nooit aangekomen, getorpedeerd, 20-3-1943	l:2000 ton TNT en vliegtuigbanden

**ss 'Bengkalis' 20-5-1943 29-8-1943**

Konvooi HX-247	New York v:8-7-1943	Liverpool a:22-7-1943	l:explosieven en oorlogsmaterieel
Alleen varend	Liverpool 31-7-1943	New Port Monmouthshire a:1-8-1943	l:onbekend

**ms 'Johan van Oldenbarnevelt' 30-8-1943 7-6-1945**

Van juni 1943 tot mei 1944 in reparatie geweest in Liverpool

Alleen varend	Liverpool v:16-5-1944	Clyde a:17-5-1944	l:onbekend
Alleen varend	Clyde v:18-5-1944	Liverpool a:21-5-1944	l:onbekend
Alleen varend	Liverpool v:25-5-1944	Clyde a:26-5-1944	l:onbekend
Konvooi DS-53	Clyde v:28-5-1944	IJsland a:30-5-1944	l:onbekend
Konvooi SD-53	IJsland v:31-5-1944	Clyde a:1-6-1944	l:troepen
Konvooi KMF-32	Clyde v:11-6-1944	Gibraltar a:19-6-1944	l:onbekend
Konvooi RS-18	Gibraltar v:21-6-1944	Freetown a:27-6-1944	l:onbekend
Konvooi STL-26	Freetown v:29-6-1944	Takoradi a:2-7-1944	l:onbekend
Konvooi LTS-27	Takoradi v:11-7-1944	Freetown a:14-7-1944	l:Ghanese troepen
Konvooi SR-15	Freetown v:17-7-1944	Gibraltar a:24-7-1944	l:onbekend
Konvooi KMF-33	Gibraltar v:26-7-1944	Port Said a:31-7-1944	l:onbekend
Alleen varend	Suez v:5-8-1944	Aden a:9-8-1944	l:onbekend
Konvooi AB-43	Aden v:9-8-1944	Bombay a:14-8-1944	l:onbekend

Konvooi BA-77	Bombay v:21-8-1944	Aden a:26-8-1944	l:onbekend
Alleen varend	Aden v:27-8-1944	Suez a:31-8-1944	l:onbekend
Konvooi XIF-21	Port Said v:10-9-1944	Taranto a:15-9-1944	l:onbekend
Konvooi IXF-21	Taranto v:16-9-1944	Port Said a:20-9-1944	l:Italiaanse krijgsgevangenen
Konvooi MKF-35	Port Said v:10-10-1944	Clyde a:21-10-1944	l:1328 troepen
Konvooi KMF-37A Alleen JvO	Clyde v:20-12-1944	Gibraltar a:24-12-1944	l:3859 troepen
Alleen varend	Gibraltar v:24-12-1944	Port Said a:29-12-1944	l:onbekend
Alleen varend	Suez v:31-12-1944	Aden a:4-1-1945	l:onbekend
Konvooi AJ.7/2	Aden v:4-1-1945	Colombo a:11-1-1945	l:onbekend
Konvooi MB-80A Alleen JvO	Colombo v:11-1-1945	Bombay a:14-1-1945	l:onbekend
Alleen varend	Bombay v:19-1-1945	Suez a:27-1-1945	l:onbekend
Alleen varend	Port Said v:8-2-1945	Gibraltar a:12-2-1945	l:onbekend

Konvooi MKF-39	Gibraltar v:14-2-1945	Clyde a:20-2-1945	l:287 troepen
Konvooi KMF-42	Clyde v:31-3-1945	Gibraltar a:7-4-1945	l:2699 troepen
Alleen varend	Gibraltar v:7-4-1945	Napels a:10-4-1945	l:2699 troepen
Alleen varend	Napels v:11-4-1945	Taranto a:12-4-1945	l:onbekend
Alleen varend	Taranto v:13-4-1945	Port Said a:16-4-1945	l:onbekend
Alleen varend	Port Said v:23-4-1945	Gibraltar a:29-4-1945	l:onbekend
Konvooi MKF-43	Gibraltar v:29-4-1945	Liverpool a:5-5-1945	l:3215 mails
<b>ms 'Sumatra'</b>	<b>11-6-1945</b>	<b>27-1-1946</b>	
Alleen varend	Hamburg v:september 1945	Middlesbrough a:onbekend	l:geen lading
Alleen varend	Middlesbrough v:onbekend	Calcutta a:onbekend	l:onbekend
Alleen varend	Calcutta v:onbekend	Amsterdam a:voorjaar 1946	l: mensen die weg wilden uit Nederlands-Indië en andere vracht.

## **Bijlage IV**

Kaarten

Verenigd Koninkrijk en Ierland

Amerika, Europa en Afrika

Azië en Oceanië

Rood onderstreepte en rood geschreven plaatsen, daar is Jan Witting in de Tweede Wereldoorlog geweest.

Dit geeft een beeld waar Nederlandse koopvaardij zeelieden geweest zijn in de Tweede Wereldoorlog. Dit is natuurlijk niet een volledig beeld maar het geeft een indruk.

## **Bijlage V**

Uitspraak door de Raad voor de Scheepvaart over de Soemba.

Kopie van document uit het Nationaal Archief, Den Haag, Raad voor de Scheepvaart, 1939-1946, nummer toegang 2.16.13 inventarisnummer 230

## **Bijlage VI**

### **Interview met Polly Fisken ( oma van Tarik, geboren 1920 te Polmont, Schotland).**

*Hoe oud was je toen de oorlog uitbrak en waar woonde je?*

Ik was 18 jaar oud en ik woonde in Edinburgh (Schotland) bij mijn ouders.

*Waar was je toen de oorlog begon?*

Ik was thuis.

*Wanneer en hoe hoorde je over het begin van de oorlog?*

Ik was thuis in de eetkamer en ik luisterde naar de radio, daar werd om 11 of 12 uur, precies weet ik niet meer, omgeroepen dat wij in oorlog waren met Duitsland. Dat was op 3 september 1939.

*Zijn er nog andere bijzonderheden over de eerste dagen van de oorlog te vertellen?*

Ja, er was een aanval van Duitse vliegtuigen op het strand van Portobello (plaatsje ten oosten van Edinburgh).

Er waren ballonnen om onder andere de Forth Bridge (een grote spoorwegbrug ten noorden van Edinburgh) te beschermen tegen Duitse vliegtuigen.

*Ging je naar school of werkte je in september 1939?*

Ik werkte.

*Hoe en wanneer heb je Jan Witting leren kennen?*

In 1940 op de ijsbaan in Falkirk.

*Waren er in Edinburgh veel buitenlandse zeelieden en in het bijzonder Nederlanders?*

Nee, er waren er heel weinig. Eigenlijk waren er in Leith, de haven van Edinburgh, heel weinig buitenlandse schepen in de oorlog.

*Weet je of er nog iets voor de buitenlandse zeelieden georganiseerd werd, in het bijzonder voor de Nederlanders?*

Nee, helemaal niks. Het enige dat ik weet is dat Jan Witting kon gaan studeren ten Zuiden van Londen.

*Waren er zeemanshuizen voor de Nederlandse zeelieden?*

Nee, die waren er helemaal niet.

*Hoe hield je contact met Jan Witting toen die op zee was?*

Met brieven, gewoon posten naar GPO (General Post Office) in London met de naam van het schip er op.

*Hoe hield Jan Witting contact met zijn familie in Nederland?*

Door brieven via het Rode Kruis. Jan Witting heeft ook een keer een brief uit Sierra Leone (Afrika) gestuurd. Door de censor waren in deze brief veel woorden/tekst weggehaald, helaas is deze brief kwijtgeraakt. Het zou een interessante curiositeit geweest zijn.



Ikzelf stuurde elke maand Rode Kruis pakketten naar de familie van Jan Witting. Deze kostten £10 per stuk. Deze werden samengesteld door het Rode Kruis. Je mocht er een brief bij doen van maximaal 10 of 20 woorden, precies weet ik niet meer, maar in ieder geval waren het maar weinig woorden die je mocht schrijven.

*Hoe hoorde je dat de Soemba gezonken was en of Jan Witting bij de overlevenden hoorde?*  
Ik hoorde dat op het BBC nieuws (radio) om één uur 's middags. Ik hoorde dat er 36 doden waren maar er werden geen namen gegeven. Jan Witting stuurde een telegram naar mij uit Halifax (Canada) dat hij tot de overlevenden behoorde.

*Hoe kreeg de familie van Jan Witting te horen dat de Soemba gezonken was en of hij tot de overlevenden behoorde?*

Ik weet het niet precies maar ik denk dat dat door de gemeente of door de huisarts ging.

*Hoe hoorde je dat de Mariso getorpedeerd was?*

Door een telegram van Jan Witting uit Bahia Blanca (Brazilië).

*Hoe kreeg de familie van Jan Witting te horen dat de Mariso getorpedeerd was en of Jan Witting tot de overlevenden behoorde?*

Ja, dat weet ik niet want dat was veel later in de oorlog. Jan Witting heeft altijd Rode Kruis brieven gestuurd aan zijn familie. Je mocht maar een paar woorden gebruiken bij zo een Rode Kruis brief. Overal waar hij kwam stuurde hij Rode Kruis brieven naar zijn ouders.

Ik weet niet hoe ze dat hoorden want ik was toen nog niet in Nederland.

*Was Jan Witting ook bang toen hij op zee was?*

Dat zou ik niet weten.

*Heeft Jan Witting nog last gehad van dingen die hij in de Tweede Wereldoorlog heeft mee gemaakt?*

Ja, over het kapseizen van de Soemba. Van die tijd af tot aan zijn dood heeft hij nachtmerries gehad over het kapseizen en zinken van de Soemba.

*Merkte jij ook iets van die nachtmerries?*

Ja, hij schreeuwde en maakte veel lawaai en hij schudde ook heel erg.

*Mocht je weten op welke schepen Jan Witting voer tijdens de oorlog en waar ze naar toe gingen?*

Ik wist wel de namen van de schepen maar waar ze naar toe gingen was geheim.

*Wist je ook hoe lang Jan Witting wegbleef en wanneer hij weer met verlof kwam?*

Nee, ik wist niet hoe lang hij wegbleef en het was onbekend wanneer hij met verlof kwam.

*Hoe hoorde je of Jan Witting verlof had/kreeg?*

Dat hoorde je niet, plotseling stond hij voor de deur. Als hij in Liverpool aankwam, dan ging hij met de trein naar me toe.

*Werd Jan Witting ook wel eens teruggeroepen van verlof?*

Nee, het verlof was slechts voor een bepaald aantal dagen.

Een keer alleen, net na het einde van de oorlog in juni 1945, werd Jan Witting teruggeroepen van verlof. Hij moest toen naar London gaan. Daar kreeg hij opdracht om met anderen,

schepen op te halen van de maatschappij (Stoomvaartmaatschappij Nederland) waar hij bij voer die in Duitsland waren.

*Jan Witting heeft op zeven schepen gevaren, weet je iets over de conditie van de schepen?*

Er was één schip, en dat was de Bengkalis en die vond hij vreselijk. Dat schip was een soort varende wrak, het zou dus gewoon zomaar kunnen zinken op zee.

*Weet je nog of er bijvoorbeeld wapens aan boord waren op de schepen, zoiets als kanonnen bijvoorbeeld?*

Er waren wel wat kanonnen, want Jan Witting heeft les gehad in het schieten. De 'Soemba' was toentertijd in Grangemouth en hij moest toen naar Leith toe om een schiettraining te krijgen.

*Had elk schip waar Jan Witting op voer kanonnen aan boord?*

Dat weet ik niet precies.

*Wat vond Jan Witting de gevaarlijkste route die hij ooit gevaren heeft?*

De Atlantische route want die was heel gevaarlijk, maar hij heeft ook op andere gevaarlijke routes gevaren

*Wanneer hoorde je en waar was je toen de oorlog was afgelopen?*

Dat was op 8 mei 1945.

Ik was in Glendevon House Hotel, Glendevon in Perthshire met vakantie.

Verder is nog leuk om te vertellen dat Jan Witting rond deze tijd verlof had. Hij ging dus naar ons toe. Om in het kleine dorpje Glendevon te komen hield Jan Witting ( hij was natuurlijk in uniform) een militaire vrachtwagen aan die leeg was. Hij kreeg een lift van die vrachtwagen maar er volgde een heel konvooi van vrachtwagens achter hun aan.

*Wat vind jij van de rol die de Nederlandse koopvaardij heeft vervuld tijdens de Tweede Wereldoorlog?*

Heel goed, want er waren troepenschepen, de gewone schepen en de vrachtschepen. Ze waren heel belangrijk. Ze waren verplicht om te varen, want als ze in Amerika waren konden ze daar niet blijven, ze moesten weer terug naar het schip. Je mocht dus niet opeens in Amerika gaan wonen.

*Denk je dat de Tweede Wereldoorlog niet gewonnen was zonder de hulp van de koopvaardij?*

Ze hebben belangrijk werk gedaan in de oorlog dus ze hebben geholpen met de overwinning.

*Vind je dat de Nederlandse koopvaardij na de Tweede Wereldoorlog weinig erkenning heeft gekregen?*

Ik denk van wel.

# Bronnenlijst

## Literatuurlijst

Dr G. Asaert, drs Ph. M. Bosscher, dr J.R. Bruijn en dr W.J. van Hoboken (hoofredactie), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 4, De Boer Maritiem, Bussum, 1978.*

Ir. H. Th. Bakker, *De KPM in Oorlogstijd, S.I., Amsterdam, 1950*

Hans Beukema, *Varen op twee fronten. Een epos over kustvaarders in W.O. II., Maritext vof, Delfzijl, 2000.*

G.J. de Boer, *125 jaar Holland-Amerika Lijn 1873-1998, De Alk, Alkmaar, 1998.*

*K.W.L. Bezemer, Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Deel 1 en 2, Elsevier, Amsterdam/Brussel, 1986.*

*De Wereld Bosatlas, Wolters-Noordhoff, Groningen, 2004.*

Bernard Edwards, *Dönitz and the Wolf Packs. The U-boats at War, Cassell Military Classics, London, 1999.*

Peter Elphick, *Liberty. The Ships That Won the War, Chatham Publishing, London, 2001.*

Wim Grund, *De Johan van Oldenbarnevelt. Een schip met zes levens, Van Soeren & Co, Amsterdam, 1996.*

Nico Guns, *Holland-Amerika Lijn: beknopte geschiedenis van een rederij, Walburg Pers, Zutphen, 2004.*

Nico Guns, *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Beknopte geschiedenis van een rederij, Walburg Pers, Zutphen, 2004.*

Liesbeth van der Horst, *Wereldoorlog in de West: Suriname, de Nederlandse Antillen en Aruba, 1940-1945, Verloren, Hilversum, 2004.*

Lieutenant David James, *A Prisoner's progress, William Blackwood & Son ltd. Edinburgh & London, 1947.*

*Dr. L. de Jong, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, Staatsuitgeverij 's-Gravenhage, 1969-1986.*

Eberhard Möller and Werner Brack, *The Encyclopedia of U-Boats: From 1904 to the Present, Greenhill Books, London, 2004.*

A.J.J. Mulder (H.J. Legemaate, J.G. Nierop, J. Pilkes), *De eeuw van de "Nederland". Geschiedenis en vloot van de SMN, Asia Maior, 2003.*

*L.L. von Münching, De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog. De lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning, De Boer Maritiem, Unieboek, Bussum, 1978.*

*L.L. von Münching, De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog. De lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning. Deel 2, Den Boer Uitgevers, Middelburg, 1986.*

*J.W. de Roever, De Nederland in de Tweede Wereldoorlog, C. de Boer, Den Helder, 1951.*

*S.W. Roskill, The War at Sea 1939-1945, Volume I-III, Her Majesty's Stationery Office, London, 1954-1961.*

Dick Schaap, The Battle of the Atlantic. De grootste duikbootoorlog uit de geschiedenis, A.W. Bruna Uitgevers B.V., Utrecht, 2008.

Ir. F. van Tuikwerd, s.s. Statendam 1929-1940. De geschiedenis van het Dubbelschroef Turbine Stoomschip Statendam en de nv Maildienst der Holland-Amerika Lijn, Walburg Pers, Zutphen, 2003.

Jan Witting, De Stoomvaart Maatschappij Nederland in Wereldoorlog II. De persoonlijke ervaringen van een koopvaardijofficier, Nuenen, 1985.

Boeken die in cursief staan zijn standaardboeken.

#### Websites

[Beeldbankwo2.nl](http://Beeldbankwo2.nl)

[Bevrijdingintercultureel.nl](http://Bevrijdingintercultureel.nl)

[Convoyweb.com](http://Convoyweb.com)

[Gahetna.nl](http://Gahetna.nl)

[Geschiedenis24.nl/andere tijden](http://Geschiedenis24.nl/andere_tijden)

[Koopvaardij1940-1946.nl](http://Koopvaardij1940-1946.nl)

[Nationaalarchief.nl](http://Nationaalarchief.nl)

[Niod.nl](http://Niod.nl)

[Oba.nl](http://Oba.nl)

[Tweedewereldoorlog.nl](http://Tweedewereldoorlog.nl)

[Uboat.net](http://Uboat.net)

[Uva.nl](http://Uva.nl)

[Warsailors.com](http://Warsailors.com)

[Wikipedia.nl](http://Wikipedia.nl)

[Wikipedia.org](http://Wikipedia.org)

