

Oorlogsvloot van
de Rotterdamsche
Lloyd '40-'45

“De Nederlansche Koopvaardij heeft in de oorlogsjaren
strijdend zij aan zij met de Koninklijke Marine de
bewondering van iedereen afgedwongen.

Ondanks beperkte middelen en vaak zeer moeilijke
omstandigheden werd de eer van de Nederlansche vlag
op alle wereldzeeën hoog gehouden. – Helaas waren de
verliezen groot. Talrijk zijn de nabestaanden, die tevergeefs
hebben gewacht op de terugkomst van echtgenoot, vader of
zoon.

Zij vielen als offer voor de Nederlandsche zaak.”

*(Koningin Wilhelmina in haar aanbevelingsbrief uit september 1947 van het boek
‘Scheepsrampen in oorlogstijd’.)*

“Gedurende de vijf bezettingsjaren hebben wij steeds
getracht onze vloot te volgen.

In het begin lukte dat nog wel eens
aan de hand van de binnengekomen berichten,
later hoorden wij praktisch niets meer.”

*(Lloyd-directeur Th.A.W. Ruys in een brief
van 6 augustus 1945 aan gezagvoerder Goos van de Sibajak.)*

“Van de derde [*stuurman*] hebben we niets meer gehoord.

Zijn naam in Kees de Raadt en hij woonde in Halfweg,
Kerkhoflaan. Zie dat zijn meisje het te weten komt, want ze
stuurt maar steeds brieven en dan krijgt ze geen antwoord.
Het is een treurige geschiedenis.”

*(Tweede officier De Wijn van de Sitoebondo vanuit New York op 8 september
1941, na de torpedering van het schip en het omkomen daarbij van zeventien
bemanningsleden, waaronder C. de Raadt.)*

Nico Guns & Frans Luidinga

Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45

WalburgPers



Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van de familie Ruys en G. Ph. Verhagen Stichting.

De afbeeldingen in dit boek zijn afkomstig uit de verzamelingen van: de familie Ruys; E. van Lierde – Oudehorne; H. Dorlas – Den Haag; D. Pilkes – Papendrecht; B. Lap† – Alblasserdam; G. Monteny – Vierpolders; F. Luidinga – Rijswijk; P. Holswilder – Maassluis; Kees de Haas – Baarn.

Omslagontwerp: Erwin Bomans^{BNO} Leucq!, Hof van Twente
Vormgeving binnenwerk: Marijke Maarleveld, ViaMare, Zutphen

© 2018 Nico Guns en Frans Luidinga, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

ISBN 9789462492905
NUR 680

Inhoudsopgave

7	Woord vooraf		
9	Voorwoord		
15	Inleiding		
De Schepen			
29	Baloeran	195	Japara
43	Bantam	199	Kedoe
69	Bengalen	203	Kertosono
79	Berhala	207	Koenjit
81	Blitar	209	Kota Agoeng
89	Boero(e)	215	Kota Baroe
91	Brastagi	223	Kota Gede
105	Buitenzorg	259	Kota Inten
115	Dempo	265	Kota Nopan
143	Djambi	283	Kota Pinang
155	Frans van Mieris	285	Kota Radja
157	Garoet	289	Kota Tjandi
171	Gerard Dou	297	Langkoeas
173	Govert Flinck	301	Mandalika
175	Indrapoera	309	Mangkai
315	Marken		
323	Modjokerto		
331	Palembang		
335	Salando		
337	Siantar		
343	Sibajak		
359	Sitoebondo		
365	Slamat		
405	Soekaboemi		
409	Tapanoeli		
413	Terkoelei		
417	Tjoentjoek		
419	Tosari		
429	Weltevreden		
435	De Tjilatjap-episode		
443	Slotnotitie		
445	Slotwoord		
447	Geraadpleegde literatuur		

Woord vooraf

Waar mijn fascinatie voor de Tweede Wereldoorlog precies vandaan komt, is moeilijk te definiëren. Mogelijk heeft het te maken met het feit dat ik in die oorlog ben geboren en mijn wieg in de Eindhovense binnenstad, onder de rook van Philips, stond. Mijn vader, moeder en oudere broer hadden toen al twee geallieerde bombardementen op de Philipsfabrieken overleefd, hoewel het verlengde van onze straat daarbij geheel was weggevaagd. Eén dag na de bevrijding van Eindhoven, op 19 september 1944, bombardeerden de Duitsers de binnenstad waar wij, boven de zaak, woonden. Terwijl mijn ouders met mijn broer en mij – ik als anderhalve maand oude baby onder vaders arm, probeerden te vluchten, vielen er in één klap tweehonderd doden. Natuurlijk heb ik daar geen herinnering aan. Maar dat betekent niet automatisch dat ik hier ook helemaal ongeschonden uit ben gekomen. Slechts weinigen weten dat Eindhoven, op Rotterdam na, de in de oorlog zwaarst gebombardeerde stad van Nederland is geweest.

Maar waarom zou ik blijven treuren? Uiteindelijk mocht ik na achttien vredige levensjaren kiezen voor de zee en kwam toen min of meer toevallig (of juist niet) terecht bij de – mijns inziens – mooiste, belangrijkste scheepvaartmaatschappij van Nederland: de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd.

Ik moet u bekennen dat ik al jong verliefd was op deze rederij, onder de indruk van de roemruchte familie Ruys en verrukt over de mooie frisse kleuren van de schepen. Zij voeren de wijde wereld in en ik was trots dat ik bij deze rederij meerdere scheepsfuncties mocht vervullen. Het is jammer dat een dergelijk beroepsleven in die interessante vorm niet meer bestaat.

Nadien heb ik tijdens mijn – alweer – elf jaren van nauwste betrokkenheid bij de Stichting “Koninklijke Rotterdamsche Lloyd” Museum met genoegen mogen ervaren dat ik niet de enige ben die gek is op de Lloyd: ook kinderen en zelfs kleinkinderen geloven eraan.

Onze Lloyd is nog lang niet vergeten. Niet in Nederland en ook niet in Indonesië! Of je het nu sec over de Tweede Wereldoorlog hebt, of alleen maar over de Rotterdamsche Lloyd spreekt, in beide gevallen ontkom je er niet aan om beide onderwerpen te combineren. Deze combinatie laat de pijn zien die mijn geliefde Rotterdamsche Lloyd en haar mensen in oorlogstijd moesten ervaren. Dat is een van de redenen waarom ik, in het korte bestaan van ons museum, daaraan zoveel aandacht heb willen en mogen besteden.

Om bovengenoemde reden ben ik meer dan ingenomen met het initiatief van

Frans Luidinga en Nico Guns om een boek te schrijven met de titel: “Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd ’40-’45”. Ik ben trots op deze twee mannen die ervoor hebben gezorgd dat de Rotterdamsche Lloyd waarschijnlijk de best gedocumenteerde rederij van Nederland – zo niet van de hele wereld – is geworden; een gegeven waarvan ik als oprichter en bestuursvoorzitter van de Stichting “Koninklijke Rotterdamsche Lloyd” Museum in de dagelijkse praktijk veel en enthousiast gebruikmaak. Daar waar sprake was van door ons museum georganiseerde herdenkingen en dito geproduceerde documentaires kwamen beide heren gelukkig ook prominent om de hoek kijken.

Frans en Nico... we hebben nu nog de mogelijkheid ervoor te zorgen dat de (Koninklijke) Rotterdamsche Lloyd in al haar aspecten, verantwoord en uitgebreid in de geschiedenisboekjes terecht komt. Dank voor deze indrukwekkende geschiedschrijving. Ik hoop dat jullie nog vele jaren zijn gegund om dit onmisbare werk voort te zetten.

Ed van Lierde
Oudehorne, mei 2018

Voorwoord

De Koninklijke Rotterdamsche Lloyd vond haar oorsprong in de associatie die de jeugdige Amsterdamse cargadoors Jacob van Ulphen en Willem Ruys in 1828 met elkaar aangingen. Binnen die associatie bleef Van Ulphen in Amsterdam kantoor houden, terwijl Ruys dat in Rotterdam ging doen. Mettertijd verdween de naam Van Ulphen in de nevelen van de scheepvaartgeschiedenis; de naam Ruys bleef nog tot ver in de jaren zeventig van de twintigste eeuw helder in beeld. Dankzij de oprichting van een rederij die door Ruys en zijn nazaten in de Maasstad – na dissolutie van de associatie – werd opgericht en groot gemaakt in de vaart op Nederlandsch-Indië. Voor duizenden personeelsleden van die rederij vormden die vaart – eerst zeilvaart, toen stoomvaart en tenslotte ook dieselmotorvaart – een doorgaans goede bron van levensonderhoud; en voor de firmanten van Wm. Ruys & Zonen een bron van grote welstand. Totdat daaraan een einde werd gemaakt, eerst door de Duitse bezetting van Nederland en de Japanse verovering van Nederlands-Indië en daarna door de opstand onder leiding van Soekarno en Hatta tegen de Nederlandse koloniale overheersing van ‘hun’ Indonesisch eilandenrijk. Omwentelingen die uitmondten in de stichting van de Republiek Indonesia en in de verbanning van de schepen van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd uit de Indonesische havens en de nationalisatie van de infrastructurele voorzieningen van de rederij in de voormalige kolonie. Dat betekende het einde van de Indische lijn, de scheepvaartbranche waarin de rederij groot was geworden. Pogingen om elders nieuw emplooi te vinden, kwamen mede door de internationale economische ontwikkelingen niet meer echt van de grond. Na een verwaterend fusieproces verdween – toen tenslotte – ook de naam Ruys in de mist van de maritieme historie.

Een eeuw daarvóór was er voor het Rotterdamse scheepvaartbedrijf zagezegd nog geen vuiltje aan de lucht geweest. De opening van het Suezkanaal had een enorme stimulans gegeven aan de profijtelijke Nederlands-koloniale handel op de Oost. De vlootuitbreiding kon toen niet snel genoeg gaan. In 1883 hadden de zonen van Willem Ruys de N.V. Rotterdamsche Lloyd opgericht. Zij zetten de door hun vader begonnen zeilvaart op Indië voort met behulp van stoomschepen.

Toen in 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak – waarin Nederland zorgvuldig een neutraliteitspolitiek betrachtte – beschikte de Rotterdamsche Lloyd over negen grote mailschepen (‘mailboten’ – voor transport van passagiers en post) en 22 vrachtschepen (‘cargabooten’ voor lading die niet met de grootste spoed vervoerd hoefde te worden). Dankzij de Nederlandse neutraliteit die haar buiten de feitelijke oorlogsverrichtingen

hield, maar die niet kon verhinderen dat de strijdende grootmachten ook Nederlandse schepen het gebruik van de vrije zee wensten te ontzeggen, bleven de verliezen van de Rotterdamse rederij in die oorlogsjaren op zee beperkt tot drie schepen.

Bij het uitbreken in 1939 van de Tweede Wereldoorlog beschikte de Rotterdamsche Lloyd over vijf mailschepen en 26 vrachtschepen. Deze werden – voor zover ze niet in handen waren gevallen van de Duitse bezetter – afgestaan aan de Nederlandse regering in ballingschap en gevorderd door de geallieerden in hun strijd tegen nazi-Duitsland en haar As-alliantie. Aan het einde van de oorlog was de helft van de Rotterdamsche Lloyd-vloot ten onder gegaan en hadden vele honderden van haar zeelieden het leven verloren. De voor de rederij onmisbare haveninstallaties in Nederland en Nederlands-Indië waren grotendeels vernietigd door de Duitse en de Japanse bezetters.

In voorgaande boeken belichtten wij reeds uitgebreid de historie van de mailschepen *Slamat*, *Indrapoera*, *Sibajak*, *Baloeran*, *Dempo* en *Willem Ruys*, alsmede de levensgeschiedenis van een opvarende van de *Garoet*, Jop Dutilh. In die werken kwamen reeds vele aspecten van de Rotterdamsche Lloyd in oorlogstijd aan de orde.

In het voorliggende boek trachten wij het wedervaren van de Rotterdamsche Lloydvloot in de Tweede Wereldoorlog te beschrijven. Niet alleen voor wat betreft scheepsactiviteiten, maar ook op persoonlijk-individueel niveau.

De literatuur over de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog is relatief bescheiden en kwam pas vrij laat op gang. Vermoedelijk heeft dat te maken met het feit dat zeelui doorgaans geen schrijvers zijn en zij in het algemeen drukker zijn op zee dan thuis en aldus weinig tijd en energie overhouden om hun ervaringen op papier te zetten en te duiden, zo er direct na afloop van de oorlog al veel belangstelling zou zijn geweest voor hun inzet voor de herwinning van onze nationale vrijheid. Ook de bereidheid van beroepsauteurs om zich in hun verhalen te verdiepen, liet te wensen over, om maar te zwijgen van de beschikbaarheid van fondsen die nodig waren om hun belevenissen voor de historie vast te leggen. Dat had ook alles te maken met het feit dat de koopvaardij-bedrijfstaking er nooit – zoals de Koninklijke Marine, dankzij belastinggeld – een eigen historisch instituut op na heeft gehouden.

Er verscheen een boek van de Vereeniging “Zee-Risico”; later gevolgd door een werk van de hand van Graaf Van Limburg Stirum; en na geruime tijd kwam er één hoofdstuk over de koopvaardij in de zeer uitgebreide, veelbandige 13-delige serie van De Jong. Daarna verschenen mettertijd de standaardwerken van Von Münching en Bezemer, die voornamelijk ingingen op de nautische drama’s van het tijdens de oorlog op zee verloren gaan van Nederlandse koopvaardij-schepen. Hierdoor bleef veel van het leven van de gewone zeeman in de oorlogsjaren onderbelicht; een leven dat zich zes jaar lang ver van haard en huis afspeelde onder de vrijwel continu meest gevaarlijke omstandigheden, met niet veel meer dan een dunne plaat scheepsstaal tussen het vege lijf en een mogelijk aanstormende torpedo of een vallende bom, resulterend in een vrijwel constante psychische druk die de zeeman moest doorstaan bij zijn inzet op alle wereldzeeën ten dienste van onze nationale vrijheid. Een wrang detail in dit verband – dat gerust mag dienen als *pars pro toto* – is de ambtelijke ongevoeligheid om na afloop van de oorlog bij terugkeer van de schepen in Nederland deze zeehelden door de douane te laten controleren op het vanuit het buitenland meenemen van geschenken voor de achtergebleven, zes jaar lang zwaarbeproefde familieleden.

Met dit boek willen wij meer specifieke aandacht schenken aan de rol van de vele Rotterdamse Lloyd-vrachtschepen die werden ingezet om het oorlogsmaterieel, het voedsel, de grondstoffen en zo mogelijk ook de geallieerde militairen ter bestemder plekke te krijgen. Met nadruk richten wij de schijnwerper ook op de bemanningsleden van deze schepen, die – eerst vrijwillig en daarna door de Vaarplichtwet gedwongen – dienstdeden op de schepen en zes jaar lang verstoken waren van enig nieuws van het thuisfront, behalve dat zij af en toe dankzij gecensureerde berichten via het Rode Kruis spaarzame inlichtingen verkregen. Immers: gedurende de bezettingsperiode hadden de Duitsers een zeer strenge censuur op post naar en uit het buitenland ingesteld, waardoor de facto de verbindingen tussen zeevarenden en hun families waren verbroken en er nog slechts minimaal, mondjesmaat en sterk gereduceerd, informatie bij beide groepen binnenkwam.

Het rederijbedrijf dat voorheen vanuit Rotterdam werd geleid, moest vanwege de Duitse inval in mei 1940 en de daaropvolgende bezetting van ons land naar elders worden verplaatst. Uit praktische overwegingen werd besloten de zetel in New York te vestigen. Tot aan de Japanse bezetting van Nederlands-Indië in april 1942 werd ook vanuit de koloniale vestigingen leiding aan het vloot- en walbedrijf gegeven. Via de Scheepvaart- en Handelscommissie in Londen werd eveneens – overkoepelend – directie gegeven aan de schepen en hun bemanning, waarop nauwlettend werd toegezien door de naar de Britse hoofdstad uitgeweken, in ballingschap functionerende Nederlandse Regering die haar richtlijnen ontving van de geallieerde mogendheden.

De directie en de erfgenamen van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd – in het bijzonder van de leden van de familie Ruys – hebben na de opheffing van de rederij de lovenswaardige instelling betoond om alle bedrijfsarchiefmaterialen (met uitzondering van de personeelskaarten van Lloyd-opvarenden, die om begrijpelijke reden uitsluitend toegankelijk zijn voor familieleden) ten dienste van studie en belangstellende raadpleging voor het nageslacht te bewaren en op ongelimiteerd en ongecensureerde wijze en zonder enig embargo aan alle publiek voor inzage beschikbaar te stellen. Dientengevolge hebben wij in het Stadsarchief van Rotterdam volop en vrijuit de niet-vergane scheepsjournaals uit de oorlogsjaren kunnen raadplegen, die daar in het Rotterdamse Lloyd-archief in alle openbare toegankelijkheid en zonder enig krampachtig of onnavolgbaar embargo van erfgenamen of hun vertegenwoordigers – zoals bij een andere Rotterdamse rederij helaas wél het geval is – beschikbaar zijn voor studie en raadpleging. Ten dienste van bovengenoemde eerdere publicaties konden wij reeds in voorgaande jaren dankzij diezelfde gastvrije instelling alle archiefstukken uit de bedrijfsadministratie en de scheepsbriefwisselingen van de état major van de (Koninklijke) Rotterdamse Lloydschepen ongelimiteerd in ogenschouw nemen.

In dit verband moet ook een woord van dank uitgaan naar de Stichting “Koninklijke Rotterdamse Lloyd” Museum in Oudehorne, waar op loffelijke wijze museale aandacht wordt geschonken aan het rijke verleden van de (Koninklijke) Rotterdamse Lloyd met behulp van memorabilia en persoonlijke documenten. Daaronder bevonden zich vele bijzondere materialen waarvan wij voor dit boek dankbaar gebruik maakten.

Vanuit het Ruys-familie-archief kregen wij bovendien de beschikking over enkele

unieke documenten van familieleden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Zoals de buitengewoon interessante aantekeningen die de heer Th. A. W. Ruys – een van de in Nederland verblijvende en nauw en daadwerkelijk bij het levensgevaarlijke verzet tegen de Duitse overheerser betrokken directeuren van de Rotterdamsche Lloyd – gedurende de oorlog in het diepste geheim maakte van de verblijfplaatsen en wederwaardigheden van de Lloydschepen en hun opvarenden, op basis van de uitermate gefragmenteerde informatie die van en door familieleden en uit andere inlichtingenbronnen tot hem kwam, waarmee hij erin slaagde een hooglijk accuraat longitudinaal beeld op te bouwen van de verrichtingen van de Lloydvloot op verre wereldzeeën, terwijl hier in Nederland de Duitse bezetter de familie Ruys vol vijandigheid scherp in de gaten hield en waar mogelijk ongenadig leed berokkende. Deze aantekeningen zijn in dit boek opgenomen.

Hoe waardevol het is dat bovengenoemde archiefstukken bewaard zijn gebleven en toegankelijk worden gehouden, blijkt overduidelijk uit de vele vragen die nabestaanden vanuit de gehele wereld over hun in de oorlog varende familieleden hebben gesteld en nog steeds blijven stellen.

In het bovenstaande noemden wij reeds de instituties die wij grote dank verschuldigd zijn. Daaraan voegen wij volgaarne ook tal van personen toe.

Wijlen ir. Jan Daniël Ruys die ons steeds met raad en daad heeft bijgestaan. Onze ontmoetingen met hem hebben ons bijzonder geïnspireerd en gestimuleerd om mettertijd de beschrijving van het Rotterdamsche Lloyd-verleden in representatieve boeken te voltooien.

Van de familie Ruys bedanken wij voorts in het bijzonder Caroline Evenhuis-Ruys, Eric W.T. Ruys, L.A. Ruys en B.E. Ruys sr. Alsmede de Stichting Administratiekantoor W.&B.E. Ruys.

Veel dank zijn wij ook verschuldigd aan de grote Lloyd-verzamelaars, waarvan wij hier in het bijzonder noemen: wijlen Annemiek van der Noordaa, Jaap van Dam, Frans van Iperen en Hans Dorlas. Zij stelden ons steeds belangeloos hun collecties ter beschikking om daaraan relevante informatie voor onze research en vormgeving te kunnen ontlenen.

Dank gaat uit naar Ed van Lierde, de oprichter van de Stichting “Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum” in Oudehorne en de onvermoeibare stimulator van het levend houden van de maritiem-historische erfenis van deze Maasstedelijke rederij. Zijn actuele initiatieven om die erfenis (in het bijzonder de vroegere Lloyd-locaties in Jakarta en in Medan en het vervoer vanuit Sumatra van tropische producten) ook in Indonesië in hartelijke en nauwe samenwerking met de nationale en lokale autoriteiten en wetenschappers in stand te (doen) houden en tot hernieuwd leven te wekken, verdienen zeer veel lof.

Dankzij internet kregen wij contact met talloze personen in binnen- en vooral buitenland, die geïnteresseerd zijn in de (oorlogs)historie van de Rotterdamsche Lloyd. Zoals Mary Saxton in Nieuw-Zeeland, een dochter van de scheepschirurg die omkwam met de *Slamat* en die ons een afbeelding van een artikel in de Birmingham Mail toestuurde dat handelde over een Britse soldaat die de scheepsramp had overleefd en die toentertijd in Birmingham woonde. Zo werd – inmiddels wijlen – George Dexter

een onschatbare bron van informatie over het drama dat zich destijds in de Griekse wateren rondom de ondergang van de *Slamat* heeft afgespeeld.

Voorts hebben wij voor het kunnen schrijven van dit boek veel te danken aan Wim Allemans †, A. ten Have, Biem Lap †, A.J. van Looyen, H.A. van Maanen-Dutilh †, P.C. Marico, Kees Moulijn †, Dick Pilkes, Hans Dorlas, A. Rothman †, Rinus Trijsburg †, Cor Vrolijk en de familie van scheepstimmerman Van der Mark.

Pia van Haarlem is van onschatbare waarde geweest voor het overtypen van het schependagboek van Th. A. W. Ruys en voor haar overige redactionele werkzaamheden.

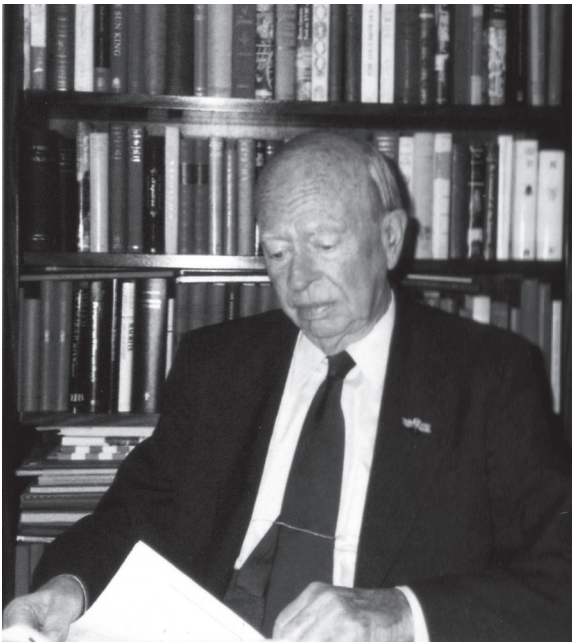
Dit boek maakt – naar wij hopen en vertrouwen – nog eens duidelijk welke voor-
aanstaande en onmisbare rol de Nederlandsche koopvaardij in het algemeen en de
Rotterdamsche Lloyd in het bijzonder hebben geleverd aan de eindoverwinning van
de geallieerden. Door de ontberingen en opofferingen die zij zich hebben getroost,
hebben deze koopvaarders het ons – de nakomers – anno 2018 mogelijk gemaakt (nog
steeds) in vrijheid te leven.

Nico Guns, Frans Luidinga
Rijswijk, mei 2018.

Inleiding

De Nederlandse handelsvloot leed gedurende de oorlogsjaren ernstige verliezen door de strijd op zee en ook de vloot van de Rotterdamsche Lloyd kreeg het zwaar te verduren. Circa de helft van haar schepen ging gedurende die vijf jaren verloren en ongeveer driehonderd RL-bemanningsleden kwamen door oorlogshandelingen om het leven; zij betaalden met hun leven de hoogste prijs voor de vrijheid van ons land.

In augustus 1944 stelde de toenmalige directie van Rotterdamsche Lloyd in New York een verslag op over de verrichtingen van de rederij sinds mei 1940, de inval van de Duitse krijgsmacht in Nederland en de verplaatsing van de vestigingszetel van de ‘Naamlooze Vennootschap’ naar het buitenland. Van dat verslag maakte een “Overzicht Schepen” deel uit, waarin men beschreef wat in New York destijds bekend was over hetgeen er met de schepen van de Rotterdamsche Lloyd (vanaf hier aangeduid als de Lloydvloot) in de oorlogsjaren was gebeurd.

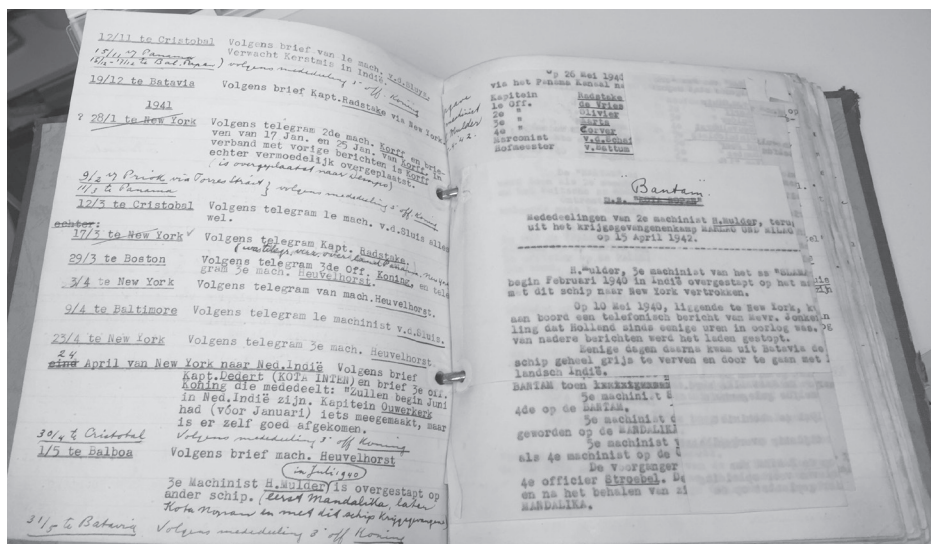


Th. A. W. Ruys op latere leeftijd.

Gedurende de oorlogsjaren maakte directeur Th. A. W. Ruys gedetailleerde aantekeningen van hetgeen hem op enigerlei wijze ter ore of onder ogen kwam van bijzonderheden betreffende de Lloydvloot. Die informatie bereikte hem ondanks de censuur van de Duitsers, die gaandeweg de oorlogsjaren steeds scherper en feller werd. Zijn inlichtingen kreeg Ruys uit diverse bronnen. Veelal waren het Rode Kruis-brieven die bemanningsleden van de Lloydvloot in geallieerde dienst aan hun relaties in bezet Nederland stuurden en waarvan de voor Ruys relevante details via-via zijn oor en oog bereikten. Of telegrammen die vanuit het buitenland in Nederland bij familieleden of kennissen van Lloydvlootpersoneel arriveerden. Die gegevens verwerkte Ruys op losbladige velletjes; elk schip had een eigen reeks blaadjes en op alfabetische volgorde zaten ze opgeborgen in een ringmap.

Het lijkt geen twijfel dat deze gegevensverzameling door Ruys zelf in het geheim geschiedde: de Duitsers zouden het vast en zeker als een daad van illegaliteit en vijandigheid beschouwen, die zij met een ultieme maatregel zouden bestraffen. De informatie werd met een schrijfmachine aan de velletjes toegevoegd, soms met enkele handgeschreven correcties of toevoegingen erbij en met strookjes extra papier erop geplakt. Aan de uitvoering van het tikwerk valt af te leiden dat Ruys ook dit zelf heeft gedaan (hetgeen uiteraard samenhangt met de uitvoering van het verboden werk in het striktste geheim) aangezien het tikwerk de professionaliteit mist die een secretaresse of kantoorbediende er ongetwijfeld in ten toon zou hebben gespreid.

Eind jaren 1950 schreef F.W.G. Leeman – oud-algemeen procuratiehouder van de firma Wm. Ruys & Zonen – een gedenkschrift van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, waarin hij in hoofdstuk 9 over de Tweede Wereldoorlog een aantal korte karakteristieken opnam van de lotgevallen van de Lloydvloot in de oorlogsperiode.



De ringmap waarin Th. A. W. Ruys gedurende de oorlog zijn 'schependagboek' bijhield.

In het Stadsarchief van Rotterdam waarin zich het rederijarchief bevindt dat de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd zorgvuldig voor het nageslacht heeft willen bewaren en openbaar maken, liggen de uit de oorlogstijd bewaard gebleven scheeps-journalen van de Lloydvloot opgeslagen.

Familieleden van Lloydvlootpersoneel bewaarden jarenlang dierbare brieven en dagboeken of anderszins aantekeningen die hun geliefden tijdens de oorlog schreven, ver op zee en vele jaren van weg van huis.

In het Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum in Oudehorne worden dergelijke egodocumenten – alsmede veel ander documentatiemateriaal betreffende de oorlogsperiode van de Rotterdamsche Lloyd – zorgvuldig geïnventariseerd en bewaard. Van bovengenoemde bronnen en documenten is hiernavolgend dankbaar gebruik gemaakt om de lotgevallen van de Lloydvloot in de oorlogsjaren zo nauwkeurig mogelijk te beschrijven.

Ons zijn drie zaken in het bijzonder opgevallen.

De intense opofferingen die het Lloydvlootpersoneel zich heeft getroost voor de bevrijding; menigmaal tot de dood aan toe; en het daaraan onlosmakelijk verbonden leed dat de familie en vrienden al die jaren hebben moeten doorstaan.

De gigantische bijdrage die de Rotterdamsche Lloyd en haar vloot en de bemanningen in de oorlogsperiode hebben geleverd aan de geallieerde strijd ter wille van de bevrijding het door Duitsland en Japan bezette Nederlandse grondgebied.

De nauwkeurigheid en volledigheid waarmee Th.A.W. Ruys erin slaagde om in het geheim ondanks de strenge censurbepalingen van de Duitse bezetter een vloot- en personeelsoverzicht te vervaardigen, waarmee hij opmerkelijk adequaat op de hoogte bleef van het reilen en zeilen van ‘zijn’ vloot en ‘zijn’ mensen. Een prestatie, de moedige verzetsman Maarten/Dorus waardig.

Alvorens aan de alfabetisch gerangschikte scheepsbeschrijvingen te beginnen, volgen hier nog enige toelichtingen op meer technische aangelegenheden die bij lezing van de scheepsbeschrijvingen als bekend worden verondersteld.

Oorlogsdreiging en schaduwoorlog

Begin september 1939 was met de agressieve Duitse inval in Polen de dreiging van een grootschalig gewapend internationaal conflict onstuitbaar en onomkeerbaar geëscaleerd. Groot-Britannië en Frankrijk verklaarden als reactie daarop de oorlog aan Duitsland op 3 september 1939. Dit leidde internationaal tot tal van maatregelen, waardoor ook de Nederlandse koopvaardij – hoewel die vooralsnog neutraal bleef – ernstig nadeel ondervond. Er werden Britse controlehavens ingesteld, waar schepen naartoe konden worden gedwongen om zich op verboden handel te laten visiteren. De regelingen op het gebied van contrabande en steun aan de vijand werden scherp gehandhaafd. Zowel de Fransen en Britten als de Duitsers legden blokkades. Bovendien was het gevaar groot, dat ook een neutraal schip (bijvoorbeeld uit Nederland) het slachtoffer zou worden van een mijnexplosie, of een aanval te verduren kreeg vanaf het water of vanuit de lucht.