

ZEE, ZOUT EN TORPEDO'S

ALBERT KELDER

ZEE, ZOUT EN TORPEDO'S

VERHALEN OVER DE NEDERLANDSE

KOOPVAARDIJ IN DE TWEEDE WERELDOORLOG



Walburg Pers

Deze publicatie is mede mogelijk gemaakt dankzij financiële steun van het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam.

Omslagbeeld: De ondergang van het ss Ottoland (1916, 2.202 BRT, Kapt.Haye Tigchelaar) van de Scheepvaart- en Steenkolen Maatschappij (SSM) op 5 oktober 1940 als gevolg van een mijn voor de kust van Middlesborough, varende in konvooi F.S. 300 van Methil naar de Humber (Eng).

Ontwerp omslag en binnenwerk: Zeno Carpentier Alting

ISBN 978 94 6456 006 0

e-ISBN 978 94 6456 007 7

NUR 689

© 2022 A.R. Kelder en 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.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij het Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

De uitgeverij heeft ernaar gestreefd alle copyrights van in deze uitgave opgenomen illustraties te achterhalen. Aan hen die desondanks menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met Walburg Press.

Inhoud

Ten geleide	7
Voorwoord	9
1. Het ss Bodegraven moet tot zinken worden gebracht!	17
2. Het ms Friso: de laatste coaster die IJmuiden verlaat	29
3. Rear Admiral Colin Madden overleden	36
4. De goudverschepingen van de Nederlandsche Bank aan de vooravond van WOII	39
5. De goudverschepingen van de Javasche Bank	47
6. Gekaapt! Ook in de Tweede Wereldoorlog een veelvoorkomend fenomeen	54
7. Het mysterie van de verdwijning van het ss Oostplein	65
8. De ontsnapping van de stoomtrawler Beatrice IJM 118 uit bezet Nederland	70
9. De Kota Nopan: een vette Duitse buit	73
10. De Brastagi ontsnapt aan de Komet	88
11. De ongelooflijke lotgevallen van het ss Wilhelmina in de oorlog met Japan	92
12. Een foto bij de dood van kapitein Cornelis Smit	106
13. Motortanker Aldegonda geladen met benzine in brand	111
14. De ondergang van de Van Imhoff	119
15. Koninklijke Vermelding bij Dagorder	126
16. De David-tegen-Goliath-zeeslag van de Ondina	128
17. Een godswonder: de Mijdrecht overleeft de oorlog	140
18. De via Dolorosa van het ms Aagtekerk	151

19. Het ms Frans Hals ontloopt vijf torpedoaanvallen en valt zelf aan	164
20. De wonderbaarlijke lotgevallen van het ms Kampar	173
21. U 176 speelt kat en muis met het ss Polydorus	183
22. Naar de bioscoop in Lourenço Marques	192
23. Het Nederlandse aandeel in the Road to Russia	196
24. De Mackworth konvooi-mistboei	203
25. Daar was laatst een meisje loos	206
26. Het ms Alioth	209
27. De overlevingstocht van de bemanning van de Alioth	219
28. De thuisreis van het ms Tarakan in 1945	232
29. Japan en de Haagse en Geneefse Conventies	238
30. Het ss Op ten Noort: hospitaalschip onder twee vlaggen	242
31. Koopvaardijmonument 1940-1945, 'De Boeg': 'Zij hielden koers'	259
Noten	261
Over de auteur	271

Ten geleide

Met meer dan negenhonderd zeeschepen had Nederland vlak voor de Tweede Wereldoorlog een van de grootste en modernste koopvaardijvloeten ter wereld. Daarnaast waren er nog zo'n honderdvijftig sleepboten en trawlers. Bij de overval van nazi-Duitsland op Nederland in mei 1940 was een belangrijk deel van die vloot buitengaats of wist tijdig te ontsnappen uit Nederlandse havens. Zo'n vijfhonderdvijftig koopvaardij-schepen werden vervolgens ingezet voor geallieerde oorlogsdoeleinden. Naar schatting tweehonderd schepen die niet tijdig wisten te ontsnappen, werden met bemanning en al door de Duitsers ingepikt. Dertigduizend koopvaardijmensen en anderen bemanden deze schepen. Het waren mannen in de kracht van hun leven, gezond en wel en goedgekeurd voor de dienst aan boord. De Vaarplichtwet maakte van hen in feite dienstplichtige militairen met een eenzijdig opgelegd dienstverband voor onbepaalde tijd. De mannen hadden tenslotte geen keuze; wie zich eraan onttrok, kon rekenen op een zware straf. Al dan niet tegen hun wil werden opvarenden gebombardeerd tot frontsoldaten die op zee direct contact met de vijand moesten vrezén. In de oorlog ontwikkelde zich zo een permanente zeeslag op de wereldzeeën. Circa vierhonderd Nederlandse koopvaardij-schepen werden wereldwijd door torpedo's, kanonvuur of vliegtuigbommen naar de kelder gejaagd. Dat ging soms zo snel dat de reddingboten, die permanent buiten boord gedraaid waren, niet meer te water gelaten konden worden. In het Verre Oosten liepen de zeelieden in de boten, op vloten of drijvend in zee ook nog het risico doodgeschoten te worden door Japans mitrailleurvuur van onderzeeërs of vliegtuigen. Degenen die het vege lijf wisten te redden, werden vervolgens

op andere schepen geplaatst. Velen zijn op die manier meerdere keren getorpedeerd. Uiteindelijk hebben meer dan zestienhonderd opvarenden op zee het leven gelaten. Bijna tweeduizend zeelieden kwamen om andere redenen nooit meer thuis. De Vaarplicht werd pas opgeheven in april 1946, een jaar na afloop van de oorlog.

Over de Tweede Wereldoorlog zijn duizenden boeken en studies geschreven en films gemaakt. Een fractie daarvan behandelt de verschikkingen die zeevarenden aan boord hebben ondergaan. Vanuit zijn doelstellingen voelt het Koninklijk College Zeemanshoop zich nauw betrokken bij het welzijn van zeelieden aan boord. Onbalans in de geschiedschrijving is voor het College dan ook reden geweest om de publicatie van deze verhalenbundel mede mogelijk te maken. De bundel schetst een beeld van de consequenties van het varen onder oorlogsomstandigheden, onder meer met persoonlijke verhalen die zijn opgetekend uit de mond van hen die de oorlog op zee overleefd hebben. Andere verhalen getuigen van ware heldendaden, zoals die van de aangevallen tanker Ondina die in de Indische Oceaan met haar kanon een Japanse hulpkruiser tot zinken wist te brengen.

Ver buiten het gezichtsveld van bezet Nederland hebben de grootschalige verschikkingen van de Tweede Wereldoorlog zich hoofdzakelijk in Oost-Europa en het Verre Oosten voltrokken. Eveneens buiten het gezichtsveld voltrokken zich de wreedheden van nazi-Duitsland en de Japanners op zee. Een van de meest dramatische gebeurtenissen is wel het Archangelsk-konvooi PQ17 geweest, waarvan slechts elf van de vijfendertig schepen hun bestemming in het noorden van Rusland hebben bereikt. Ver boven de poolcirkel met watertemperaturen van rond of onder het vriespunt vonden circa vijfhonderd zeelieden in de ijzige kou de dood.

Zo hebben in oceanen en zeeën wereldwijd honderden Nederlandse mannen in de kracht van hun leven een zeemansgraf gevonden. Jonge matrozen van zestien, kapiteins van zestig. Laten we nog eens aan hen denken als we daar in alle vrijheid met onze schepen overheen varen. Mare Liberum!

Bert van Leersum,
Secretaris Koninklijk College Zeemanshoop

Voorwoord

In 2004 treft Frankrijk voorbereidingen voor de grootschalige viering van de zestigste verjaardag van D-Day, ofwel de start van de bevrijding van Europa in juni 1944. Veteranenorganisaties uit alle landen die deel hebben genomen aan de aanval op Hitlers *Festung Europa*, worden uitgenodigd om bij de herdenking te zijn. Ook de Amerikaanse president George W. Bush zal *acte de présence* geven. In Nederland komt de uitnodiging binnen bij het Veteranen Platform in Doorn. Het platform behartigt de belangen van oud-militairen en in 2004 ook al een aantal jaren die van het koopvaardijpersoneel dat in de Tweede Wereldoorlog werd ingelijfd voor de bevrijding van het vaderland en andere bezette gebieden in Europa en Azië, ofwel de Oost. Vanuit Doorn vertrekt in juni 2004 een delegatie van 'bij de invasie betrokken personen' naar Normandië. In de bus is ook plek ingeruimd voor een aantal echtgenotes. Maar de koopvaardij is er niet bij, schrijf ik met nauwelijks onderdrukte verontwaardiging in het maritieme tijdschrift *De Blauwe Wimpel*. Fijntjes wijs ik er op dat het bestuur van het Veteranen Platform in de samenstelling van de 'Normandië-afvaardiging' is voorbijgegaan aan een aantal zaken. De belangrijkste is wel het contrast tussen de bijdrage van de krijgsmachtdelen aan de invasie van Normandië in 1944 en die van de koopvaardij. 'Realiteit is dat de bijdrage van de landmacht aan de invasie op de 6^e juni *non-existent* was. De Prinses Irene Brigade landde pas op 6 augustus bij Arromanches op een inmiddels vredig strand', schrijf ik. 'De Koninklijke Marine was erbij met twee schepen en het 320-squadron van de MLD en daarmee staat de kwantitatieve bijdrage van onze krijgsmachtdelen in schril contrast met de deelname van

meer dan vijftig Nederlandse koopvaardij schepen, al vanaf dag één', vul ik aan. De koopvaardij is in juni 1944 sterk vertegenwoordigd met grote en kleine schepen, waarvan de bemanningen met gevaar voor eigen leven zich inzetten voor het vervoer van troepen, munitie, proviand en gewonden.

Het bestuur van het Veteranen Platform geeft als reden voor het thuislaten van de koopvaardij dat de Franse regering alleen vertegenwoordigers van bepaalde krijgsmachtsdelen heeft uitgenodigd en dat het zich daaraan heeft gehouden. Ik kwalificeer dat als een 'rotsmoes' en een 'onverholen minachting voor de bijdrage van onze koopvaardij aan de invasie'. Ik kan niet anders dan concluderen dat het bestuur van het Veteranen Platform moet hebben gedacht 'we zijn weliswaar allemaal gelijk, maar militairen zijn toch meer gelijk dan burgers', of in dit geval koopvaardijpersoneel. In 2004, zestig jaar na de oorlog, is dat een bedroevende constatering. Want laten we even de cijfers erbij nemen: in mei 1940 bevinden zich 843 zeeschepen buitengaats. Het zijn koopvaardij schepen, sleepboten en trawlers met een bruto tonnage van bijna drie miljoen. Het geschat varend personeelsbestand is niet minder dan 32.000 man, onderverdeeld in 18.500 man Nederlandse onderdanen en 13.400 Chinezen en Laskaren.¹

Deze tienduizenden opvarenden worden op het moment dat de Tweede Wereldoorlog écht begint in mei 1940 de facto militair door drie nieuwe wetten. Die heeft de Nederlandse regering uitgevaardigd in de acht maanden durende *phoney war* (de schemeroorlog) na de Duitse invasie in Polen in september 1939: de Wet behoud Scheepsruimte die belet dat Nederlandse schepen onder vreemde vlag kunnen worden gebracht, de Zeeschepenvorderingswet en de Rijkswet zetelverplaatsing van 26 april 1940. Vooral de laatste wet heeft betrekking op de koopvaardij. Een aantal grote rederijen heeft er in de periode kort na de Duitse overval op 10 mei van gebruikgemaakt als de hoofdvestigingen van de rederijen onder toezicht van de bezetter komen. Zo worden de wettelijke zetels van de Holland-Amerika Lijn (HAL) en die van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij (KNSM) gevestigd op Curaçao. De zetels van de Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland' (SMN), de Rotterdamsche Lloyd (RL) en de N.V. Java-China-Japan Lijn (JCJL) worden verplaatst naar Batavia. Ten slotte is er in juni 1940 nog de Vaarplichtwet, een wet die van alle burgers die dienst doen op een koopvaardij schip militairen maakt.

De regering regelt niet alleen het wettelijk raamwerk in de vroege oorlogsdagen. Al op 11 mei 1940 reageert het nog in Den Haag zittende kabinet adequaat en stelt een uitvoerende macht in die ook coördinerend kan optreden: zij draagt het beheer over de gehele, zich buitengaats bevindende koopvaardijvloot formeel op aan de ambassadeur in Londen E.F.M.J. baron Michiels van Verduynen. Hij weet wat hem te doen staat. In Londen is toevallig een conferentie van reders gaande waar ook vertegenwoordigers van grote Nederlandse rederijen bij zijn. De ambassadeur richt onmiddellijk een commissie op met de naam Netherlands Shipping Committee en delegeert het beheer over de koopvaardijvloot aan haar. Hij benoemt vier Nederlandse reders als comitéleden: D. Hudig van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij (VNS), S.M.D. Valstar van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij (KNSM), C.C. Gischler van Phs. van Ommeren en P. Dijkstra van de Holland-Afrika Lijn.

Dankzij deze onwaarschijnlijk snelle acties gaat al op 12 mei 1940 een brief in het Engels naar alle agenten en vertegenwoordigers van Nederlandse rederijen in de (vrije) wereld met de mededeling dat de vier genoemde leden onder de naam Netherlands Shipping Committee het beheer over de koopvaardijvloot hebben overgenomen. Alle correspondentie, vragen over het gebruik van *Dutch tonnage*, moeten worden gericht aan het Shipping Committee, gevestigd in het ruime kantoor van Phs. van Ommeren in hartje Londen: 27, Leadenhall Street. De oprichting van de Nederlandsche Scheepvaart Commissie nog vóór de regering naar Londen is uitgeweken, met aan het hoofd een ploeg leidinggevendenden die van wanten weet, is een meesterzet, vooral ook omdat die gepaard gaat met een stevige financiering (het monetaire Nederlandse goud is inmiddels ook grotendeels in veiligheid gebracht). Nadat de gehele koopvaardijvloot door middel van het zogeheten PAAB-telegram² op de hoogte is gebracht – en waarin de gezagvoerders geïnstrueerd worden hoe te handelen – kan de commissie (al gauw de Shipping genoemd) aan de slag. De Shipping groeit uit tot een reusachtige rederij met zes- tot zevenhonderd schepen, ruim duizend medewerkers, bijkantoren in de grote Britse havens en tegen het einde van de oorlog zelfs een kantoor in Antwerpen. Nog in 1940 krijgt de commissie er een handelstak bij. Die wordt belast met de verkoop van de tienduizenden tonnen lading die bestemd waren voor havens (en eigenaren) in de door Duitsland bezette gebieden. De naam wordt Netherland Shipping and Trading Com-



Bij de oprichting in mei 1940 krijgt de Shipping een kantoor in Baltic House van Phs. van Ommeren in 27, Leadenhall Street, hartje Londen. Na een bombardement, precies een jaar later, verhuist de Shipping naar kantoorruimtes van Shell en C&A.

mittee Ltd (Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie), in overeenstemming met haar taak.

Hoe vergaat het nu de mensen die op zee – in het Caribisch gebied in de West, de Oost en in Afrikaanse en Europese wateren – van de ene dag op de andere dag te maken krijgen met nieuwe regels en gewijzigde omstandigheden? Iedereen realiseert zich goed dat de weg naar Nederland – thuis – plotseling is afgesloten. De grootste dreun moet dan nog komen: het terreurbombardement op Rotterdam dat zich voltrekt in de middag van 14 mei 1940. Op de vloot komt het bericht aan als een mokerslag! De hele stad weggevaagd door de Duitsers, met duizenden doden als gevolg! Daar gaan in die dagen de gesprekken in de *messrooms* van de koopvaardijvloot over. Pas weken later dringt bij de mannen door dat de eerste berichten over het bombardement wat overtrokken zijn overgekomen (er waren naar schatting negenhonderd doden). Wel is duidelijk dat de Rotterdamse binnenstad, waar velen woonden, niet meer bestaat. Of en wanneer ze ooit kunnen terugkeren naar huis is een grote vraag.

Wat de oorlogsjaren voor de tienduizenden koopvaardijmensen heeft betekend, is lang onderbelicht gebleven in de geschiedschrijving. Mijn eigen interesse voor hun rol in de Tweede Wereldoorlog wordt gewekt in 1950 als ik als stuurmansleerling naar zee ga. Veel mannen die de oorlog hebben meegemaakt varen dan nog bij de koopvaardij. Veel gesproken over de oorlogsperiode wordt er niet. Het gebeurt soms 's nachts tijdens de 12 tot 4-wacht en pas als ik het onderwerp ter sprake breng. We varen in die jaren nog met een roerganger en een uitkijk op de brug, omdat sommige kapiteins de net geïntroduceerde 'ijzeren man' (automatische piloot) en de radar niet, of niet geheel, vertrouwen. Een roerganger of uitkijk wordt niet geacht staande achter het wiel, of uitkijkend op de brugvleugel, een gesprek te voeren: die heeft een zetje nodig. Ik moet nog denken aan Elie Speelman, toen een al wat oudere matroos. We varen noordwaarts over de Atlantische Oceaan, van Rio naar Antwerpen, als Elie over de oorlog begint. 'Ja, stuurman', zegt hij. 'In de oorlog voeren we ook in dit gebied, van Kaapstad naar New York. Vergeven van de U-boten. We woonden achteruit, maar in dit zeegebied besloten we met zijn allen onze matrassen 's nachts in die week, misschien tien dagen, midscheeps op het sloependek te leggen. We waren echt bang voor een torpedo en voelden ons veiliger bij de uitgedraaide reddingboten.'

Sinds dit gesprek ben ik gefascineerd door het wel en wee van

mensen van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Het meest aangrijpende voorval dat goed illustreert hoe diep de spanningen en angsten uit het leven op zee in de oorlog zich hebben ingegraven in de geesten van de zeelieden, maak ik halverwege de jaren tachtig mee als ik meewerk aan een documentaire over de Paulus Potter.³ Het schip is in juni 1942 deel van konvooi PQ17 dat met tientallen schepen vol oorlogsmaterieel voor de Sovjet-Unie naar Archangelsk zal vertrekken. De Britse *Admiralty* is tegen het besluit om in juni, met vierentwintig uur daglicht op die breedten, te varen. Premier Winston Churchill denkt er anders over: 'It is a matter of duty gentlemen', zegt hij tegen zijn admirala's. De reis van konvooi PQ17 wordt een regelrechte catastrofe: van de oorspronkelijk vijftendertig schepen bereiken er slechts elf hun bestemming. De Paulus Potter van kapitein Willem J. Sissingh is daar niet bij. Het schip wordt na aanhoudende luchtaanvallen verlaten en vervolgens door de U 255 met torpedo's tot zinken gebracht. De Duitsers hebben dan eerst nog vanaf het verlaten schip de geheime codeboeken meegenomen.

Het drama wordt uitstekend verfilmd, inclusief het beschieten en bombarderen van de schepen door de *Luftwaffe* die in Noord-Noorwegen op slechts een half uur vliegen de beschikking heeft over een vliegveld. Alle mensen die aan de documentaire hebben meegewerkt, zijn uitgenodigd voor een voorvertoning in Hilversum. Naast mij zitten matroos Henk Smit en bootsman Jos de Jong die zich, net als ik, verheugen op de voorvertoning. Even halen we nog herinneringen op aan vorige ontmoetingen waarbij ik ze voor *De Blauwe Wimpel* heb geïnterviewd over hun oorlogservaringen. Zodra de documentaire begint wordt het doodstil. Na een half uur komen de eerste Duitse aanvallen in beeld en na weer een paar minuten begint het echt: gierende Messerschmitts en Heinkels van de *Luftwaffe* vallen PQ17 aan, verscheurende ontploffingen volgen. Op de stoelen naast mij hoor ik Smit en de Jong praten en even later zitten de mannen, zeventigers inmiddels, te huilen. Ik weet niet wat mij overkomt en kan ze niet troosten. Opnieuw wordt me duidelijk dat de zeelieden, matrozen en stokers in de oorlog veel, heel veel, hebben moeten incasseren. En dat de opvarenden van de 843 koopvaardijsschepen die in mei 1940 buitengaats waren, vijf, soms zes jaar van huis zijn geweest, zonder enig contact met familie en vrienden, als ze al thuiskwamen. En met slechts één of twee keer een brief via het Rode Kruis van 25 – ja vijftientig! – woorden. Het verklaart ook mijn overtuiging

dat de koopvaardij in 2004 een plek had verdiend bij de herdenking op de stranden van Normandië. Ik hoop dat de lezer van deze bundel mijn overtuiging deelt.

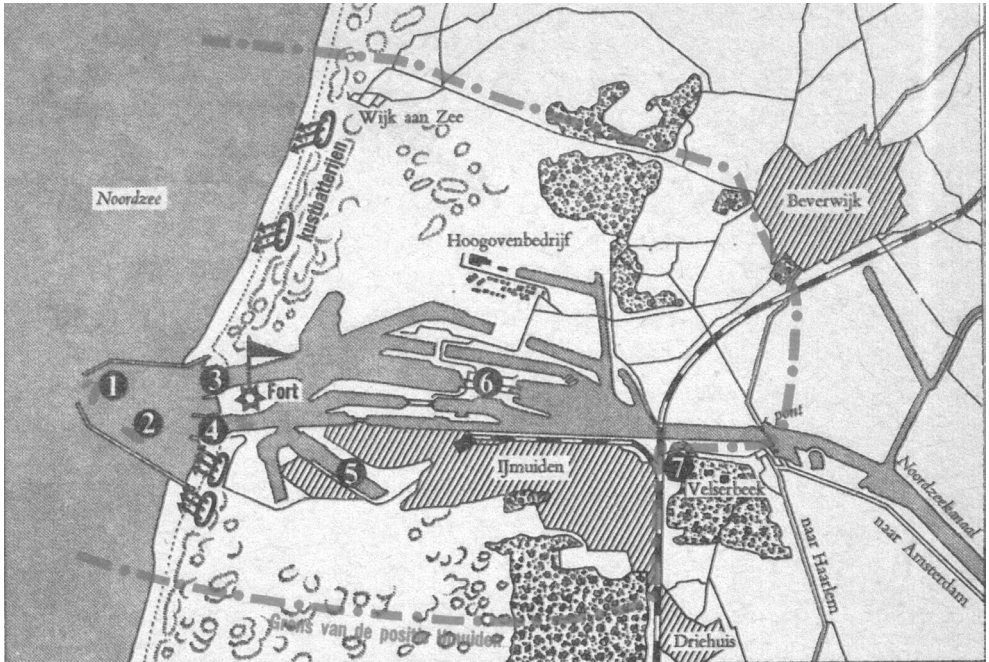
Rest mij mijn dank uit te spreken voor de zeer geapprecieerde en stimulerende steun van Bert van Leersum, secretaris van het Koninklijk College Zeemanshoop, om de oorlogsverhalen die ik heb geschreven voor *De Blauwe Wimpel* te bundelen en waar nodig te actualiseren. Het project zou niet zijn gelukt zonder de medewerking van Emma van Leersum, Ria Visser en Anke Hoets, die mij als eindredacteur vaak op het goede spoor heeft gezet.

Albert Reinier Kelder (ARK), Singapore, eerste Kerstdag 2021.

1. Het ss Bodegraven moet tot zinken worden gebracht!

Op 14 mei 1940 in de middag brandt Rotterdam na een allesvernietigend bombardement door de Duitse luchtmacht, de *Luftwaffe*. Elders in Nederland, bij het Burgerweeshuis in het centrum van Amsterdam, worden kinderen in vijf bussen geladen. Het gaat om Joodse kinderen, de meesten met een Duitse achtergrond. Het is een Nederlandse *doomsday*: ons land staat op het punt te capituleren tegenover de Duitse overmacht en er is sprake van een chaotische uittocht naar IJmuiden van enige duizenden Joden en anderen die voor het nazidom te vrezen hebben. Ze hopen te kunnen vluchten naar Engeland. Bij de vijf bussen in Amsterdam heeft een doortastende, wat autoritair overkomende mevrouw duidelijk de leiding. Via haar uitgebreide relatiekring heeft zij gehoord dat het ss Bodegraven van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij (KNSM) nog diezelfde avond naar Engeland zal vertrekken. De vrouw ziet in het schip de laatste mogelijkheid om 'haar kinderen' te laten ontkomen. 'Haar kinderen' zijn vijfenzeventig Joodse kinderen die na de *Kristallnacht* van 9 op 10 november 1938 uit Duitsland konden ontsnappen en die zij met haar man sindsdien in Nederland begeleid heeft.

Er zijn veel meer zitplaatsen in de bussen dan er kinderen zijn en Truus Wijsmuller, zo heet de autoritaire dame, besluit enige Joodse organisaties op de hoogte te stellen. Verzamelpunt: het bestuursgebouw van het Burgerweeshuis aan de Lijnbaansgracht. Als ze die middag tegen vier uur Amsterdam uitrijden zitten zo'n vijfenzeventig kinderen en veertig volwassenen in de bussen. Militairen houden de colonne bij IJmuiden tegen, maar mevrouw Wijsmuller ontwaart in de menigte de directeur van de Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland'



IJmuiden, mei 1940 (bron: L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945*, p. 411.3)

(SMN). Hij brengt haar bij de commandant van de stelling IJmuiden, kapitein-luitenant-ter-zee Cornelis Hellingman⁴. De commandant verstrekt een *laissez-passer* waarna de bussen hun tocht naar de ligplaats van het ss Bodegraven kunnen voortzetten. Het grote gezelschap gaat direct aan boord, want het schip ligt al op stootgaren, klaar om uit te varen. Kapitein Huibrecht Regoort kan niet langer wachten; hij weet dat de Nederlandse opperbevelhebber, generaal Henri Winkelman, de aanstaande capitulatie al via de telex heeft aangekondigd én hij heeft zo-even de order gekregen om onmiddellijk te vertrekken.

Even voor acht uur 's avonds, maakt het schip los en zet koers naar Engeland. Aan wal wuiven Truus Wijsmuller, die niet mee wilde, en tweede stuurman G.B. Roetering, die even wat formaliteiten was gaan vervullen en te laat terug was, het schip na. De Bodegraven is het laatste Grote Handelsvaartschip (GHV-schip) dat Nederland kan verlaten.⁵

HECTISCHE MEIDAGEN

Op 10 mei 1940 ligt de Bodegraven (1929, 5.593 brt) aan de Surinamekade in Amsterdam te lossen. Het schip is al bijna leeg. In de loop van 12 mei ontvangt kapitein Regoort instructies om op korte termijn met ongeladen schip, in ballast naar IJmuiden te vertrekken. In zijn verslag over die dagen schrijft hij op 22 mei 1940 aan de KNSM-directie in Londen:

‘Vertrokken van Amsterdam 12 Mei te 16.20 met onvolledige bemanning en een walploeg als matrozen. Arriveerden te 18.50 te IJmuiden en maakten even ten W van de spoorbrug van Velsen vast. Door de sleepboot “Cuba” werden aldaar 10 Chinese stokers gebracht, te gebruiken als matrozen. De walploeg vertrok toen. Te ongeveer 23 uur deed een vijandelijk vliegtuig een aanval op het schip en het ms “Phrontis”.⁶ Vertrokken 13 Mei 6.50 met behulp van twee sleepboten naar de Noordersluis, werden geschut en kregen order van den Militairen Commandant aan de Zuidzijde van het Forteiland te meren.’

BLOKSCHIP

Wat kapitein Regoort op dat ogenblik niet weet, is dat zijn schip door de marine is aangewezen om als blokschip de toegang tot de haven van Amsterdam te versperren. In de middag van 13 mei komt een motortorpedoboot (MTB) van de *Royal Navy* langs. Twee Engelse zeeofficieren komen aan boord en delen het besluit mee aan Regoort. Die heeft weinig keus; de MTB heeft de elektrische ontstekingsapparatuur aan boord. Regoort in zijn verslag:

‘Op verzoek van de Engelschen nam ik op me het schip persoonlijk naar zijn einde te brengen en besprak met hen de te nemen maatregelen. [...] Het schip zou nu pyriet laden⁷ om het gelijklastig te brengen zodra de andere zinkschepen, de “Naaldwijk”⁸ en de “Eem”⁹ gereed waren met laden. Dinsdag 14 Mei des namiddags, werden de kisten met springstof aan boord gebracht.’

Intussen is de marineleiding met betrekking tot het laten zinken van de Bodegraven van gedachten veranderd. Het oude passagiersschip ss Jan Pietersz. Coen (1915, 11.140 brt) van de SMN wordt gevorderd en aangewezen om de Bodegraven te vervangen. De achterliggende ge-

dachte is dat het SMN-schip een kleine veertig meter langer is dan het KNSM-schip en als zodanig effectiever is als obstakel in de vaargeul tussen de pieren.

DE BODEGRAVEN WORDT VLUCHTELINGENSCHIP

Kapitein Regoort krijgt het goede nieuws omstreeks vijf uur in de middag te horen. Hem wordt meegedeeld dat hij naar de Noordersluis moet varen om vluchtelingen op te pikken en met hen de Noordzee over te steken. Om het schip te verstomen¹⁰ zijn mensen aan dek nodig en Regoort vraagt de marine om hulp. Hij krijgt tien zeemiliciens aan boord onder leiding van een korporaal-zeemilicien. Dat blijkt een gouden greep, want naast de korporaal die in het burgerleven derde stuurman is, zit er onder de zeemiliciens een aantal bevarenen van de visserij en de binnenvaart. Tegen zes uur wordt het schip achteruit stomend naar de Noordersluis verhaald waar een menigte vluchtelingen op de kant staat. In zijn rapport aan de directie vermeldt Regoort dat tweehonderdtweeënzestig vluchtelingen in IJmuiden zijn geëmbarkeerd 'waaronder enige officiële personen'.¹¹ De rest van het gezelschap bestaat voornamelijk uit Joodse vluchtelingen. Onder deze wanhopigen bevinden zich de bekende kunsthandelaar Jacques Goudstikker en zijn vrouw Dési Goudstikker-Von Halban-Kurz en hun zoontje Edo.

JACQUES GOUDSTIKKER

De succesvolle kunsthandelaar Goudstikker is een man die in grote stijl leeft. Voor de oorlog bezit hij het huis aan de Herengracht 458 waar zijn kunsthandel gevestigd is. Het pand is letterlijk volgepakt met Rembrandts, Vermeers en andere meesters die in de zeventiende en achttiende eeuw *en vogue* waren. Hij woont aan de rand van Amsterdam in het schitterende huis Oostermeer aan de Amstel en geeft legendarische feesten in kasteel Nijenrode aan de Vecht bij Breukelen. Het kasteel heeft hij in 1931 van de familie Onnes van Nijenrode gekocht met cashgeld, zoals hij gewend was altijd alles in contanten te betalen. Kortom, Jacques Goudstikker is een náám in de internationale kunstwereld. Ofschoon hij in 1939 bij het uitbreken van de oorlog zijn zaken gemakkelijk naar Londen of New York kan verplaatsen, doet hij dat niet. Goudstikker is verknocht aan ons land en gelooft