

Maar omtrent die scheepvaart valt het aspect dat het meest de aandacht trok en de gemoederen het diepste raakte, nog te behandelen: de verliezen. Hoe riskant in oorlogstijd het varen was op zeeën die door mijnen en torpedo's onveilig gemaakt werden, was in de eerste wereldoorlog al gebleken: 121 Nederlandse koopvaardij schepen en 96 vissersvaartuigen waren toen gezonken, bijna twaalfhonderd opvarenden in de golven meeslepend.

De tweede wereldoorlog was nauwelijks een week aan de gang of ons eerste koopvaardij schip ging verloren: het stoomschip 'Mark' (ruim 1500 bruto registerton of brt) dat, met een lading hout uit de Oostzee op weg naar Rotterdam, op 9 september '39 in de Noordzee op een mijn liep; de gehele bemanning kon gered worden. Datzelfde was mogelijk toen een maand later, 7 oktober, het veel grotere vrachtschip 'Binnendijk' (bijna 6900 brt) van de Holland-Amerika-Lijn in de buurt van het eiland Wight eveneens op een mijn liep.¹ De kustvaarder 'Tegri', uit de Oostzee onderweg, was toen met een bemanning van zeven personen al enkele dagen over tijd: men heeft van dit schip taal noch teken meer vernomen – en zo zijn vóór de Duitse invasie nog twee andere schepen verloren gegaan zonder dat men iets naders omtrent hun ondergang weet.² Precies bekend is daarentegen hoe op 16 november het motortankschip 'Sliedrecht' 150 mijl bewesten Ierland tot zinken gebracht werd. Met een lading dieselolie en petroleum onderweg naar Noorwegen, werd het schip bij het vallen van de avond door een Duitse onderzeeboot aangehouden. De commandant nam de scheepspapieren in beslag met de mededeling aan de eerste stuurman (die zich met een bootje naar de onderzeeboot begeven had), 'dat de papieren bij het Duitse consulaat-generaal in Nederland konden worden teruggehaald'. Hij had, zei hij, besloten, het schip tot zinken te brengen want uit die papieren was hem gebleken dat het de Engelse controlehaven op de Orkney-eilanden benoorden Schotland zou aanlopen; hij gaf een half uur tijd om de 'Sliedrecht' te verlaten. Van dat half uur had, bij de vrij hoge zeegang, het bootje met de eerste stuurman vijf-en-twintig minuten nodig om het schip weer te bereiken: het verlaten vond dus haastjerepe plaats. Bij de eerste boot voegde zich een tweede – toen duurde het toch nog twintig minuten voor de Duitse torpedo's hun doel troffen. De *U-Boot* verwijderde zich. De commandant beweerde later,

¹ *Varen in oorlogstijd* (1947), p. 17. ² (Minist. van verkeer en waterstaat, directoraat-generaal van scheepvaart) W. E. van Popta: 'Feiten en gegevens met betrekking tot de Nederlandse koopvaardijvloot in de tweede wereldoorlog' (stenc., 1959), p. 29–30. Verder te citeren als van Popta: 'Koopvaardijvloot'. Hier worden in totaal zes schepen genoemd die spoorloos verdwenen zijn, maar van drie werd na 1959 bekend dat zij door *U-Boote* getorpedeerd zijn (brief, 17 jan. 1969, van K. W. L. Bezemer).