

het SOS-teken gegeven te hebben met vermelding van de precieze plaats der twee boten – slechts één daarvan (die met de eerste stuurman en vier roeiers) bereikte na zes dagen de Schotse kust; de mannen waren totaal uigeput: ze hadden niet eens een emmer aan boord gehad en hadden moeten hozen met een actetas en met zeelaarzen. Van de tweede boot met de gezagvoerder en vijf-en-twintig bemanningsleden werd nooit meer iets vernomen.<sup>1</sup>

Nog voor men in Nederland van dit tot zinken brengen van de 'Sliedrecht' hoorde, had zich een andere scheepsramp voorgedaan die, onmiddellijk bekend geworden, de publieke opinie ten onzent diep geschokt had.

Kort na het uitbreken van de oorlog waren de grote scheepvaartmaatschappijen er toe overgegaan, hun kostbaarste schepen uit de gevaarlijke Europese wateren te verwijderen. De Stoomvaart Maatschappij Nederland liet de 'Oranje' uit Indië via Kaap de Goede Hoop nog één reis naar Lissabon maken, de 'Marnix van St. Aldegonde' twee, liet beide schepen naar Indië terugkeren en legde ze daar op. Twee oudere schepen, de 'Jan Pieterszoon Coen' en de 'Johan de Witt' haalden in de Portugese hoofdstad passagiers en vracht op: die twee schepen werden toen in Amsterdam stilgelegd – we zullen ze tijdens de meidagen van '40 weer tegenkomen. De 'Nederland' stelde met andere schepen een nieuwe passagiersdienst naar en van Indië in via het Suezkanaal, met Genua als eindhaven.<sup>2</sup> De Holland-Amerika-Lijn nam overeenkomstige maatregelen: de directie zond de 'Nieuw Amsterdam' naar Amerikaanse wateren. De Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij liet haar schepen uit de West ook al niet verder varen dan Lissabon, zij zond haar nieuwste passagiersschip, de 'Colombia', naar het Caraïbische zeegebied<sup>3</sup> – en met hetzelfde reisdoel vertrok op vrijdagavond 17 november het twaalf jaar oude KNSM-schip, de 'Simon Bolivar' (8300 brt) uit Amsterdam. De bemanning telde honderd-twee-en-dertig personen, er waren tweehonderd-vijf-en-zestig passagiers aan boord. Zaterdagavond kort voor middernacht werd het schip in de monding van de Theems door een zware ontploffing getroffen. Het maakte snel slagzij waardoor men een deel van de reddingssloepen moeilijk kon strijken; bovendien was verzuimd, sloepenrol te houden zodat de passagiers niet precies wisten, naar welke sloep zij zich begeven moesten. Nauwelijks was het schip in de golven verdwenen (de waterdichte schotten waren niet geheel gesloten geweest), of er deed zich een tweede ontploffing voor, die vooral onder de passagiers in de

<sup>1</sup> *Varen in oorlogstijd*, p. 18–20. De tussen de Nederlandse en Duitse regering terzake gewisselde stukken in *Oranjeboek II* (april 1940), p. 8–12. J. W. de Roever: *De Nederland in de tweede wereldoorlog*, p. 21. <sup>2</sup> Ms. Milo-van Popta, dl. II, p. 198–98a; van Popta: 'Koopvaardijvloot', p. 1.