

lek geschoten: zes-en-dertig uur dreven zij op een vlot rond tot een Deense schoener hen uit zee oppikte.<sup>1</sup>

Aan dit overzicht mochten wij dan nog drie opmerkingen toevoegen.

De eerste is dat, met name in maart 1940, niet alleen Nederlandse koopvaarders maar ook vissersschepen op de Noordzee herhaaldelijk door Duitse vliegtuigen beschoten en beschadigd werden waarbij de IJmuidense trawler 'Protinus' op de 18de tot zinken gebracht werd<sup>2</sup>: zes dagen lang moesten de zeven overlevenden in een sloep ronddobberen; drie hunner bezweken, vier werden door een Engelse onderzeeboot gered. Maar twee dagen nadat de 'Protinus' in de grond geboord werd, redde een andere IJmuidense trawler bij Terschellingerbank vier Duitse vliegers van een wisse verdrinkingsdood.<sup>3</sup> Het was een schril contrast.

Onze tweede opmerking sluit bij de eerste aan: Nederlandse zeevarenden hebben tijdens de neutraliteitsperiode, als regel onder grote moeilijkheden en vaak niet zonder eigen risico, in totaal de levens van ver over de driehonderd drenkelingen gered.<sup>4</sup>

De derde en laatste opmerking is, dat, van maart '40 af, aan de Nederlandse scheepvaart op de Noordzee aangeraden werd, zo dicht mogelijk onder de Belgische kust naar en van de Duins te varen: Nederlandse mijnenvegers veegden regelmatig die route schoon. Hier liep van dat moment af geen enkel schip meer op een mijn.<sup>5</sup> Een voorstel om op die route ook een viertal trawlers te stationeren die het karakter van Rode-Kruisschepen zouden dragen, werd op 18 maart en daarna opnieuw op de 28ste in de ministerraad aangehouden: men was nog bezig, over de kostenverdeling met de reders te onderhandelen.<sup>6</sup> Tot uitvoering van een overeenkomstig plan ter bescherming van de vissersvloot (die na het gebeurde met de 'Protinus' van de Noordzee teruggetrokken was), werd wél besloten: men hoopte medio april dat de drie trawlers die als Rode-Kruisschip ingericht zouden worden, medio mei de dienst konden aanvangen<sup>7</sup> – medio mei stond men voor geheel andere problemen.

Laat ons nu dan het geheel van de verliezen overzien die de Nederlandse scheepvaart in de eerste acht maanden van de oorlog leed. De schepen die alleen maar beschadigd werden, laten wij buiten beschouwing.

Onze koopvaardij- en passagiersvloot viel, naar de grootte der schepen gerekend, in twee delen uiteen: een vloot van kleine schepen, meest moderne

<sup>1</sup> Van Popta: 'Koopvaardijvloot', p. 32. <sup>2</sup> Brief, 17 jan 1969, van K. W. L. Bezemer. <sup>3</sup> Ms. Milo-van Popta, dl. II, p. 215. <sup>4</sup> A.v., bijl. VI, p. 1-2. <sup>5</sup> A.v., dl. II, p. 213. <sup>6</sup> Brief, 8 maart 1940, van de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart aan de minister van waterstaat (Ministerraad 28 maart 1940, agendastuk 10). <sup>7</sup> Ms. Milo-van Popta, dl. II, p. 217.