

z.g. kustvaarders, beneden de 500 bruto registerton, en een vloot van grote waarvan het merendeel een grotere inhoud had dan 2000 brt. Er waren (vier zeesleepboten, aannemersmateriaal en schepen met Nederlands-Indische, Curaçaose en Surinaamse zeebrieven niet meegeteld) per 1 januari 1940 alles bijeen 746 Nederlandse vrachtschepen, 84 passagiersschepen en 85 tankschepen, resp. met een totaal aan bruto registerton van 1 130 000, 760 000 en 451 000.<sup>1</sup> Daaronder waren 304 stoom- en 556 motorschepen die, als groepen, elkaar in gemeenschappelijk tonnage nauwelijks ontliepen: het gemiddelde stoomschip was dus aanzienlijk groter dan het gemiddelde motorschip. Volledigheidshalve zij nog vermeld dat het aantal zeilschepen (zonder hulpmotor) van 293 in 1919 gedaald was tot 2 in 1940.<sup>2</sup>

Van deze vrachtschepen, passagiersschepen en tankers waren 26 verloren gegaan met een gemeenschappelijk tonnage van 102 650 bruto registerton: bijna 4½% van het totale scheepvaarttonnage; honderd-negen-en-vijftig Nederlandse zeelieden, zes Chinese opvarenden en vijf-en-tachtig passagiers hadden het leven verloren.<sup>3</sup> Naar het tonnage gerekend, leed Nederland bijna een vijfde van de verliezen welke in die tijd de neutrale scheepvaart troffen.<sup>4</sup>

Wat de zeevisserij aangaat: van de bijna 300 geregistreerde loggers (meest oude tot zeer oude schepen<sup>5</sup>) was één verloren gegaan, van de ca. 80 in de vaart zijnde trawlers, grotere schepen maar ook als regel van een sterk verouderd type<sup>6</sup>, drie.<sup>7</sup>

En hiermee nemen wij dan afscheid van de Nederlandse zeevarenden – wat dit deel, allerminst wat ons gehele werk betreft.

Eén opmerking nog.

Misschien kan het best in dit verband meegedeeld worden dat de Nederlandse kust, de gehele neutraliteitsperiode door, maar vooral tijdens de november-stormen, onveilig gemaakt werd door van hun ankers losgeslagen of anderszins op drift geraakte en aangespoelde mijnen: begin december had men al 170 Duitse, Engelse en Franse geteld<sup>8</sup> – daar moet men nog vele Nederlandse mijnen bijtellen: hun ankerkabels bleken gevoelig voor breuk door vermoeidheid: de marine moest voor een betere verankering zorg dragen.<sup>9</sup>

Elke aangespoelde mijn herinnerde aan de gevaren die buitengaats dreigden.

<sup>1</sup> P. Kuin en H. J. Keuning in *Ned. volksh.* dl. XII, p. 14–16. <sup>2</sup> A.v., p. 17. <sup>3</sup> Ms. Milo-van Popta, bijl. III, p. 22. <sup>4</sup> A.v., dl. II, p. 104–05. <sup>5</sup> A. G. U. Hildebrandt in *Ned. volksh.*, dl. X, p. 37. <sup>6</sup> A.v., p. 48, 62–63. <sup>7</sup> Ms. Milo-van Popta, bijl. III, p. 22. <sup>8</sup> Brief, 8 dec. 1939, van de chef van het torpedo-atelier te Willemsoord aan de chef van de torpedodienst, 'Marine . . . tweede wereldoorlog', dl. I, hfdst. 2, in *Mededelingen van de Marinestaf*, 1955, no. 5, p. 151–52. <sup>9</sup> A.v., p. 47–49.