

zij wisten dat zoiets op elke reis gebeuren kon. Varen in oorlogstijd was een uitermate hachelijk bedrijf.

Hoevelen hebben zich aan de vaarplicht onttrokken of getracht dat te doen?

Die vraag is niet zo eenvoudig te beantwoorden. Na mei '40, toen ruini twintig Nederlandse schepen in de New-Yorkse haven lagen, kwam het daar tot moeilijkheden doordat de bemanningen vooral van enkele oude, dus langzame (en dus kwetsbare) schepen aanvankelijk weigerden naar Engeland te varen; er werd aangedrongen op verhoging van de gages met 70%, de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie wees die eis af, en tenslotte vertrokken de schepen tòch, zij het sommige met grote verdrag.¹ Overeenkomstige conflicten met ten dele een sociale achtergrond, deden zich in Amerika ook in '41 en vooral in de zomer van '42 voor (wij komen er nog op terug). In '41 (de Verenigde Staten waren toen nog niet in oorlog) was daarbij van belang dat pro-Duitse elementen er een organisatie opgericht hadden, het *European Seamen Committee*, die met propaganda en soms ook met financiële lokmiddelen de zeelieden er van trachtte te weerhouden, 'voor Engeland te varen'. Overeenkomstige acties werden in neutrale havenplaatsen als Lissabon ondernomen. Er waren in november '41 op het totale bestand van achttienduizendvijfhonderd schepelingen zes à zevenhonderd stakers en 'deserteurs', in oktober '42 bijna negenhonderd (onder wie ruim honderd scheepsofficieren), in oktober '43 ruim achthonderd (zelfde aantal scheepsofficieren), in oktober '44 bijna zeshonderd (onder wie ruim tachtig scheepsofficieren). Stakers en 'deserteurs' – maar van die stakers braken de meesten vrij spoedig hun staking af en onder de 'deserteurs' (de veruit grootste groep) waren er velen (in de zomer van '44 waren in New York de namen van zeshonderd bekend – bijna driehonderd anderen hadden men niet kunnen vinden) die dan wel van hun Nederlands schip weggebleven waren, maar die, aangelokt door de hoge lonen en door het feit dat daar hun week- of maandbrief niet op hun gage ingehouden werd, op een Amerikaans schip aangemonsterd hadden.² 'Echte' deserteurs konden in de Verenigde Staten door de Nederlandse instanties niet vervolgd worden

¹ Er deden zich gevallen van desertie voor en bij een van die schepen moest men toen een derde machinist aanstellen die, aldus Bezemer, 'zijn technische kennis opgedaan (had) door enkele maanden als hulp bij een rijwielhersteller te werken.' (Bezemer: ms. over de koopvaardij, hfdst. VIII, p. 54) ² Voer dat schip onder de vlag van Panama of Honduras, dan keerden de betrokkenen veelal naar de Nederlandse koopvaardij terug als zij gemerkt hadden dat zij op die Panamese of Hondurese schepen geen enkele sociale bescherming genoten; op de schepen die onder Amerikaanse vlag voeren, was het niet veel beter.