

dan de schepen in convooi, maar daar stond tegenover dat ze als groep veel rationeler gebruikt werden. Een vrij groot aantal schepen van elk convooi kon tussen de 10 of 14 mijl lopen; het besef dat zij langzamer voeren dan hun mogelijk was, werkte irriterend.

Er waren nog andere moeilijkheden.

Convooien volgden in de regel, gelijk eveneens reeds vermeld, een zig-zag-koers. Dat ging volgens een schema dat door de convooi-*Commodore* (meestal een Brits marine-officier) opgesteld was. Dat schema betekende dat alle schepen die van het convooi deel uitmaakten (aanvankelijk waren dat er 30 of 40, maar later wel 150) om de zoveel tijd tegelijk een bepaalde koerszwenking moesten uitvoeren. Die schepen voeren in kiellinies, binnen elke kiellinie op een afstand van twee kabels, 450 meter (later vier), en tussen de kiellinies was de afstand drie kabels (later vijf): vrij grote afstanden waren dat; zij werden aangehouden om de torpedo's van een *U-Boot* minder trefkans te geven. Binnen het convooi had elk schip zijn vaste plaats – die moest het ook *blijven* innemen. Geen simpel werk in de duisternis (de schepen voeren onverlicht) en evenmin in een dikke mist. Er werd dan contact onderhouden door middel van fluitsignalen en mistboeien: grote boeien die aan een lange lijn achter elk schip gesleept werden en waaruit bovendien door middel van een apparaat een hoge straal water opspoot. In hevige stormen kwamen overigens menigmaal aanvaringen voor binnen een convooi.

Met de Britse *Commodores* en alle overige Britse marine-officiëren die voor de convooien verantwoordelijk waren (het grote routerings- en beveiligingscentrum bevond zich in Liverpool, waar de *Commander-in-Chief Western Approaches* zetelde), konden de Nederlandse kapiteins het doorgaans uitstekend vinden; aan de oostkust van Amerika en in de Stille Oceaan vloeiden uit het contact met de Amerikaanse *Commodores* en de overige Amerikaanse marine-officiëren aanvankelijk moeilijkheden voort: zij waren naar Nederlandse smaak te haastig en te eigengereid; er deden zich in '42 zelfs gevallen voor waarbij Amerikaanse officieren die op Nederlandse schepen meevoeren, de kapiteins het recht ontzegden, te bepalen wanneer de bewapening gebruikt moest worden.¹

bleek een fout te zijn en men keerde toen in juni '41 weer tot de 15 mijls-grens terug.

¹ Begin '45 kreeg een Nederlandse tankerkapitein, H. Velthuis, een standje van een Amerikaanse *Commodore* omdat zijn schip in het convooi niet op de juiste plaats voer. '*Wake up your officers*', seinde de *Commodore*; kapitein Velthuis seinde prompt terug: '*Remember Pearl Harbor*'. De woede van de *Commodore* drong tot de minister van scheepvaart, J. M. de Booy, door (J. M. de Booy: 'Dagboek', 9 febr. 1945)