

Uit een oogpunt van navigatie en zeemanschap in het algemeen werd van de Nederlandse scheepsofficieren extra veel gevraagd mede omdat de schepen van '41 af in de zomermaanden dieper geladen werden dan vóór de oorlog krachtens een in 1930 gesloten internationale conventie (de *International Load Line Convention*) gepermitteerd was. Dieper laden was toen strafbaar geweest en de Nederlandse scheepvaartinspectie had er op toegezien dat overtreders (die dus de veiligheid van schip en bemanning in gevaar brachten) onmiddellijk aangepakt werden.<sup>1</sup> In de oorlog achtte men het verantwoord om risico's te nemen, maar daar moest wel eens een prijs voor betaald worden wanneer plotseling een hevige storm opstak: dan werd de deklading geheel of gedeeltelijk verspeeld of ging het schip zelfs ten onder. Regelmatig hadden schepen ook ladingen aan boord die door hun aard het gevaar dat men liep, vergrootten. Dat gold om te beginnen al voor alle tankers, vooral voor die welke benzine, *a fortiori* vliegtuigbenzine, vervoerden, maar daarnaast ook voor schepen die granaten, torpedo's, dan wel zee- of landmijnen vervoerden – de kapitein van één Nederlands vrachtschip werd in oktober '42 bij aankomst in Suez extra gelukgewent, 'omdat', aldus J. W. de Roever in zijn werk over de schepen van de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland', 'de aan boord geladen landmijnen verkeerd (waren) afgesteld en bij zwaar trillen hadden kunnen detoneren.'<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Door de Londense regering werd al in juni '40 een scheepvaart-inspecteur benoemd en in oktober '40 werd een Buitengewone Raad voor de Scheepvaart in het leven geroepen. De scheepvaart-inspectie werd later uitgebreid met inspecteurs in Liverpool, Glasgow, New York, San Francisco, Halifax (Canada), Curaçao (daar werd, zoals wij in hoofdstuk 6 vermeldden, de scheepvaart-inspectie in '42 ingesteld), Sydney, Durban en Bombay. In totaal waren op al die kantoren ruim dertig krachten werkzaam. Was een Nederlands schip verloren gegaan, dan verzamelden de inspecteurs zoveel mogelijk gegevens over de omstandigheden waaronder zich die ondergang voltrokken had, en zag het er naar uit dat zich aan Nederlandse kant tekortkomingen voorgedaan hadden, dan deed de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart uitspraak. Er werden tot eind '43 (latere cijfers ontbreken) 165 zaken bij de raad aanhangig gemaakt (daarvan werden 68 geseponeerd) maar deze hadden lang niet alle betrekking op oorlogsrampen. Disciplinaire straffen waren eind '43 opgelegd aan 27 kapiteins of scheepsofficieren.

Wij voegen nog toe dat in Engeland twee Nederlandse zeevaartscholen opgericht werden en dat er ook een opleidingsinstituut voor zeelieden in New York kwam. Voor deze instellingen was veel belangstelling. Eind december '43 (latere cijfers ontbreken) waren ruim vierhonderd kandidaten door daartoe ingestelde commissies (een te Londen, een te New York) met succes geëxamineerd. <sup>2</sup> J. W. de Roever: *De 'Nederland' in de tweede wereldoorlog*, p. 197.