

Extra riskant waren in '41 en '42 de convooien naar Malta en in '42 en '43 die naar Moermansk en Archangel: talrijke schepen, ook één Nederlands schip, gingen op die tochten naar het hoge Noorden verloren. Bezwaarlijk waren die tochten steeds, ook in '44. In de wintermaanden raakten de schepen met een dikke ijskorst overdekt; men moest de verwarmingscapaciteit aan boord verdubbelen, alle leidingen extra isoleren en de lieren aan dek steeds gaande houden om te voorkomen dat zij bij aankomst bevroren zouden zijn. Zonk een schip op die route, dan liep het vaak slecht met de bemanning af. De kou kon zo intens zijn dat men in een reddingboot binnen enkele uren overleed. Overlevenden, die in Moermansk of Archangel aankwamen, hadden vaak geen papieren meer bij zich, hetgeen dan weer tot moeilijkheden leidde met de achterdochtige Russische politie. Trouwens, het verblijf in deze havensteden was, speciaal als men zonder eigen schip was, verre van aangenaam; de behuizing was er primitief en kleding was er niet te krijgen.

Wij zouden voorts, een beeld gevend van de algemene moeilijkheden die aan het varen in oorlogstijd vastzaten, met nadruk willen onderstrepen dat het koopvaardijpersoneel dat benedendeks werkzaam was, zich in een bij uitstek gevaarlijke positie bevond: die opvarenden konden niet zien wat zich in de omgeving afspeelde, zij bevonden zich niet dicht bij de reddingboten of reddingvloten, zij werkten, als er explosieve goederen aan boord waren, vaak op geringe afstand daarvan en het was voor hen, als hun schip door een torpedo of bom getroffen was, meestal moeilijk, soms onmogelijk, het dek te bereiken. Dat alles gold natuurlijk vooral op de grote passagiersschepen die bij Geallieerde landingen gebruikt werden om troepen te ontschepen, menigmaal in een fase waarin de vijandelijke afweer nog sterk was. Zo kreeg de 'Marnix van St. Aldegonde' van de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland', een schip van 20 000 brt, in november '42 bij de landingen in Frans-Algerië bij Bougie een reeks uiterst gevaarlijke luchtaanvallen te doorstaan. Kapitein Hettema (de lezer kwam hem al tegen als gezagvoerder van de 'Enggano') hield toen de machinekamer onafgebroken telefonisch op de hoogte van wat hij van de brug af zag gebeuren. De Roever schrijft: 'Ondanks de grote kokerachtige diepte van de machinekamer, ongeveer 90 traptreden diep, waardoor men de indruk krijgt, onder op de bodem van een put te zitten, waar men nooit uitkomt in geval van bominslag (ook de waterdichte deuren waren permanent gesloten) en het grote brandgevaar bij de zo brandbare dieselolie, deden de machinemensen . . . hun werk'<sup>1</sup> - uiteraard in grote spanning. Die kwam bij een van de

<sup>1</sup> A. v., p. 201.