

KOOPVAARDIJ

Eén zeesleepboot is door vijandelijke actie verloren gegaan: de 'Rode Zee'. Hij werd in april '44, terwijl hij 's nachts enkele hoge caissons die voor de kunstmatige havens aan de Normandische kust nodig waren, naar een haven aan de Engelse zuidkust sleepte, door een torpedo uit een Duitse *Schnellboot* getroffen en verging met man en muis; er waren vijftien slachtoffers.

*

Koopvaardij en marine hebben in de tweede wereldoorlog veel gemeen gehad: zij bevoeren dezelfde zeeën en oceanen, zij liepen dezelfde risico's en zij doorstonden dezelfde beproevingen. Misschien was evenwel de positie van de mannen van de koopvaardij nog iets moeilijker dan die van de mannen van de marine, in zoverre dat zij, hoewel gewikkeld in een onophoudelijk gevecht met een gevaarlijke en ingenieuze vijand, minder middelen hadden om zich te verdedigen. De zeeman besefte heel wel dat hij eigenlijk bij elke reis zijn leven op het spel zette, en werd zijn schip tot zinken gebracht en bleef hij behouden, dan wist hij eerst recht wat het betekende, met de dood geconfronteerd te worden – en toch: er moest gevaren worden; in de regel bevond hij zich spoedig aan boord van een ander schip waarmee hij weer precies dezelfde gevaren ging trotseren. Er zijn, zoals wij al opmerkten, niet zovelen geweest die zich blijvend aan de vaarplicht onttrokken hebben: omstreeks vijfhonderd op de achttienduizendvijfhonderd – er zijn óók niet zovelen geweest die wel van goeden wille waren maar van wie bij medisch onderzoek vastgesteld werd dat zij er om fysieke of psychische redenen beter aan deden, aan de wal te blijven; dezulken werden dan afgekeurd, d.w.z. van de vaarplicht ontheven (zij kregen dan, als zij daarvoor nog geschikt waren, ander oorlogswerk te doen). Aan het einde van de oorlog was die ontheffing in een kleine twaalfhonderd gevallen verleend, zulks in ruim zeshonderd gevallen op medische gronden.¹ Anders gezegd: van de achttienduizendvijfhonderd opvarenden zijn zestien duizend achthonderd (91 %) blijven varen.

Voor twee-derde waren dit Nederlanders, voor de rest personen van andere landaard, hoofdzakelijk Indonesiërs (meestal Javanen en Madoerezen), Chinezen en Laskaren. Uit verscheidene detailbeschrijvingen blijkt dat die uitheemse werkkrachten in de ure des gevaars veelal een passieve houding

¹ Andere gronden waren: te hoge leeftijd, veelvuldig wangedrag en overcompletezijn (bijna de helft van de Nederlandse schepen was immers tot zinken gebracht).