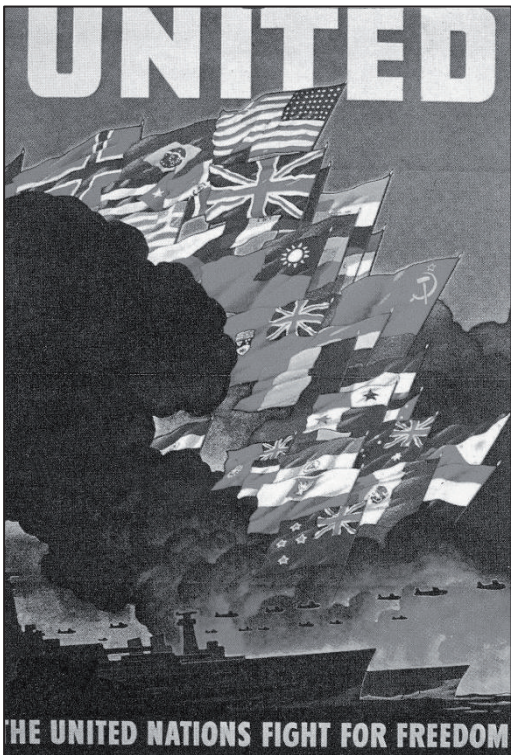


**Het Arsenaal van de Democratie**





**Frank H.M. van der Heul**



## **Het Arsenal van de Democratie**

**Nederland, de Amsterdamse koopvaardijvloot en de Tweede Wereldoorlog**



Van dezelfde auteur

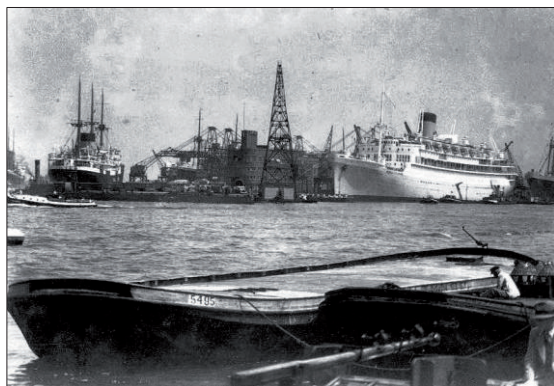
Oliebol in Ossendrecht  
De kunst van het versieren  
Het zomerhuisje van tante Amalia  
Doorlopende voorstelling  
Koers Kreeftskeerkring  
Reis naar een verdwenen wereld  
Cowboys, kitsch en Cadillacs  
Salsa, suikerrieten sleeën  
Ford 'made in Holland' - vier delen  
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)  
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)  
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)

ISBN/EAN 978-94-90495-00-8  
NUR 466

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende

Copyright © 2011 Frank van der Heul  
Tweede herziene druk maart 2015  
Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: studio Roadmaster  
Omslagillustraties: collectie van de auteur  
Uitgeverij Albatros - Amstelveen  
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever  
E-mail: [frankvanderheulfrankhm@outlook.com](mailto:frankvanderheulfrankhm@outlook.com)

Bij de foto op pagina 3



Westelijke kop van het Java-eiland, gezien vanaf de Oostelijke Handelskade. (Stadsarchief Amsterdam).

Links afgemeerd aan de Sumatrakade (aankomstzijde van de schepen), het ms *Tarakan* van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN). Het naar het aardoliecentrum voor de kust van Oost-Kalimantan (Indonesisch-Borneo) vernoemde motorvrachtschip werd in december 1930 door de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw 'Fijenoord' in Rotterdam aan de rederij overgedragen. Tonnage: 8183 bruto, 4917 netto, draagvermogen 10.420.

Afmetingen in meters: lengte 149,66, breedte 18,95, hoogte 11,09. Voortstuwing: op de werf in licentie gebouwde achtcilinder enkelwerkende tweetaktdieselmotor van Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktien-Gesellschaft (MAN) met een vermogen van 7040 as-pk. Maximum vaart 14 tot 15 knopen. Hutaccommodatie voor eenentwintig passagiers. De *Tarakan* was een van de zeven vrachtschepen van de SMN uit de zogeheten T-klasse, waarvan er vijf in Nederland en twee in Engeland zijn gebouwd. Vanwege de snelle vaart stonden deze schepen bekend als de 'Rolls-Royce of the Ocean'.

Om het exploitatieverlies van de geregelde vracht- en passagiersdiensten in de crisisjaren dertig te compenseren, organiseerde de Stoomvaart Maatschappij Nederland toeristenreizen met meerdere bestemmingen. Heel populair in de periode 1935-1936, ook al vanwege de gunstige tarieven, waren zesdaagse jongerenreizen naar de Noorse fjorden met de *Tarakan*. Wegens doorslaand succes werden deze kampeerreizen met vijfhonderdveertig jongeren per reis in de zomer van 1939 hervat, maar moesten ze kort daarop door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden gestaakt. De *Tarakan* voer tijdens de oorlog in geallieerde dienst en was het eerste schip onder Nederlandse vlag dat na de Amerikaanse landingen in april 1944 op Nieuw-Guinea in de haven van Hollandia werd afgemeerd. Op 28 augustus 1945 was de *Tarakan* het eerste schip van de SMN dat na de bevrijding in de haven van Amsterdam arriveerde. Gerekend vanaf het uitbreken van de oorlog op 1 september 1939, hadden de *Tarakan* en de andere schepen van de SMN circa zeven miljoen nautische mijlen afgelegd tijdens achthonderdzeventien reizen in geallieerd dienstverband. In oktober 1960 werd de *Tarakan* voor de sloop verkocht aan Leung Yau Trading & Shipbreaking Company Limited in Hongkong.

Rechts op de foto afgemeerd aan de Javakade (vertrekzijde van de schepen), het met drie schroeven uitgeruste motormailschip *Oranje* (II) van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Tonnage: 20.016 bruto, 11.674 netto, draagvermogen 7056. Afmetingen in meters: lengte 184,61, breedte 25,45, hoogte 11,68. Voortstuwing: drie twaalfcilinder enkelwerkende tweetaktdieselmotoren van de Zwitserse fabrikant Gebr. Sulzer met een maximum vermogen van 37.500 as-pk. Dienstvaart: 21 knopen, waarmee de oversteek van Amsterdam naar Tandjong Priok (de voorhaven van toenmalig Batavia) in zestien dagen kon worden gemaakt. Een rondreis duurde drieënzestig dagen, terwijl bestaande

passagiersschepen hiervoor een vaartijd van vierentachtig dagen nodig hadden. Een maximumvaart van 26,30 knopen maakte de tweede *Oranje* van de SMN tot het snelste motorhandelsschip ter wereld. Onder de waterlijn was het schip uitgerust met vijftien negentig centimeter brede open kimkielen (roostervormige vinnen). Proeven met Nederlandse torpedojagers hadden aangetoond dat deze kimkielen het rollen van een schip in veel sterkere mate tegengingen dan bij gesloten versies het geval was. De *Oranje* had tien tot aan het C-dek opgetrokken waterdichte schotten, terrasgewijs aflopende dekken die een vrij uitzicht naar achteren boden, passagiersliften en accommodatie voor 717 passagiers in vier klassen. De totale bemanning omvatte 383 personen. De inrichting van de eerste klas eetsalon en de kinderkamer was verzorgd door de lithograaf, houtsnijder, sierkunstenaar en scheepsarchitect Carel Adolph Lion Cachet (Amsterdam 28 november 1864 - Vreeland 22 mei 1945). De interieurontwerpen van de eerste klas rooksalon, de leeszaal en de muzieksalon waren van zijn naaste medewerker en toekomstig opvolger Johan van Tienhoven (Heemstede 1907-1971). Tot de vele kunstenaars die de *Oranje* verfraaiden, hoorden onder meer de glazenier A.D. Copier en de beeldhouwers Lambertus Zijl en Gerrit Jan van der Veen.

De op 26 november 1902 in Amsterdam geboren Van der Veen was tijdens de bezetting een van de eersten die daadwerkelijk tegen de Duitse onderdrukking en terreur in verzet kwam. Zo speelde hij een belangrijke rol bij het vervalsen van persoonsbewijzen en distributiekaarten. Op 10 februari 1943 stichtte hij brand in het Gewestelijk Arbeidsbureau in Amsterdam, maar bleef de schade beperkt doordat het vuur onvoldoende om zich heen greep. Op 27 maart van dat jaar was hij betrokken bij een overval op het Amsterdamse Bevolkingsregister en ging een deel van het archief met persoonsgegevens in vlammen op. Na eerdere mislukte pogingen probeerden Van der Veen en zijn verzetsgroep in de nacht van 30 april op 1 mei 1944 om politieke gevangenen uit het Huis van Bewaring aan de Weteringschans te bevrijden. Duitse wachtposten werden echter door waakhonden gealarmeerd. Bij een daarop volgende schotenwisseling raakte Van der Veen door twee kogels half verlamd. Hoewel hij naar zijn onderduikadres kon worden gebracht, werd hij kort daarop gearresteerd. Op 10 juni van dat jaar (vier dagen na D-day - de geallieerde invasie in Normandië) werden Van der Veen en zes van zijn medestrijders door een SS- und Polizeigericht ter dood veroordeeld en diezelfde avond nog in de duinen bij Overveen gefusilleerd. Van der Veens nagedachtenis wordt in ere gehouden door een naar hem bij Raadsbesluit van 18 mei 1945 vernoemde straat in Amsterdam Oud-Zuid. In mei 1953 werd Van der Veen postuum door het Amerikaanse Congres onderscheiden met de 'Medal of Freedom'.

De *Oranje* (II) was het vooroorlogse meesterstuk van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam-Noord. De kiellegging vond plaats op 2 juli 1937, de stapelloop op 8 september 1938. Het schip werd op 27 juni 1939 aan de SMN overgedragen, waarna op 15 juli de officiële proefvaart op de Noordzee werd gemaakt. Op 4 augustus vertrok het schip uit Amsterdam voor een toeristenreis naar Madeira. Drie dagen na de Duitse inval in Polen die het begin van de Tweede Wereldoorlog in Europa betekende, vertrok de *Oranje* op 4 september 1939 vrijwel zonder lading via Kaap de Goede Hoop naar Batavia. Na nog een reis van Java naar Lissabon te hebben gemaakt, werd het schip op 18 december van dat jaar in de marinehaven van Soerabaja opgelegd. Er bestonden plannen om de *Oranje* tot hulpkruiser te verbouwen, maar uiteindelijk vond de Commandant Zeemacht het schip er te groot voor en kon men op korte termijn ook niet aan voldoende geschoold personeel en bewapening komen. In februari 1941 bood de Nederlandse overheid de *Oranje* aan als hospitaalschip aan de regeringen van Australië en Nieuw Zeeland. Op 31 maart arriveerde het schip in de haven van Sydney, waar het op kosten van het Nederlands-Indisch gouvernement werd verbouwd tot militair hospitaalschip met plaats voor zeshonderdvijftig

patiënten: een aantal dat wanneer nodig met honderd kon worden uitgebreid. Voor de medische dienst aan boord (in totaal 160 personen) werd een staf gevormd die grotendeels uit Nederlanders bestond, met daarnaast ook Australisch en Nieuw Zeelands personeel. De drie chirurgen, een internist, een tandarts en de huid-, long-, keel- en neusspecialisten hadden een officiersrang. Op 30 juli 1941 werd de *Oranje* officieel overgedragen aan de Australische marine. Het Nederlands-Indisch Militair Hospitaalschip No. 1 voer echter onder de Nederlandse vlag en afgezien van het hospitaal bleef het schip in exploitatie van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Nadat het schip op 3 augustus van Tandjong Priok was vertrokken, werden vier dagen later in Suez de eerste gewonden en zieken aan boord gebracht. Op dat tijdstip hadden Australische, Nieuw Zeelandse en Poolse troepen het bij Tobroek in de zinderende hitte zwaar te verduren. De versterkte Libische havenstad werd sinds juni belegerd door Italiaanse troepen en het Duitse Afrika-Korps. Op de eerste reis van de *Oranje* werden 641 patiënten vervoerd, waarna nog eens vijftien reizen tussen het Midden-Oosten en Australië werden gemaakt. Na de Amerikaanse landingen bij Nettunio en Anzio op 22 januari 1944, de buitengewoon bloedige slag bij Monte Cassino en de daarop volgende moeizame geallieerde opmars door Italië, werd de *Oranje* ingezet voor het vervoer van patiënten van Middellandse Zeehavens naar Engeland. Kort na de Japanse capitulatie op 15 augustus 1945 lag het schip in de haven van Singapore. Het medische personeel dat in de achterliggende tijd aan veel gewond was geraakt, stond verbijsterd toen uitgemergelde Australische, Britse en Nederlandse krijgsgevangenen aan boord kwamen. Bij een bezoek aan Japanse kampen werd de medische staf met situaties geconfronteerd waarbij woorden tekort schoten. Al met al had het grootste en snelste passagiersschip in geallieerde dienst eenenveertig reizen gemaakt, waarbij 32.461 zieken en gewonden waren vervoerd en 382.260 nautische mijlen waren afgelegd. Kapitein B.A. Potjer die tijdens de oorlog onafgebroken het gezag over het schip had gevoerd, werd voor zijn verdiensten door de Britse Kroon benoemd tot 'Commander of the Order of the British Empire' (CBE). Op 18 juli 1946 arriveerde de *Oranje* na een afwezigheid van zeven jaar op het IJ, waarna het schip weer in de oorspronkelijke staat werd teruggebracht en in de Amsterdam-Batavia-dienst werd geplaatst.

De *Oranje* werd in januari 1964 verkocht aan Flotta Lauro in Genua. Na verbouwing tot één-klaseschip aldaar kwam het voormalige vlaggenschip van de Amsterdamse haven weer in de vaart onder de naam *Angelina Lauro*. Op 30 maart van dat jaar tijdens een toeristenreis naar West-Indië brak er ter hoogte van Saint-Thomas brand aan boord uit. De volgende dag zonk het cruiseschip. Nadat het was gelicht werd het verkocht aan bergingsbedrijf Eckhart & Company in Hamburg, die het vervolgens voor de sloop doorverkocht naar Taiwan. Op 30 juli 1979 vertrok het schip met een Japanse sleepboot uit Hamburg en werd koers gezet naar het Panamakanaal. Op weg naar de eindbestemming maakte het schip op 21 september plotseling slagzij. Nadat het drie dagen was blijven drijven zonk de *Angelina Lauro* in de vroege ochtend op 11°43' noorderbreedte en 121°42' westerlengte in de Stille Oceaan.

## **Inhoud**

<b>Een vrijdag in mei</b>	<b>9</b>
Fall Gelb/Ankie Laura/Nieuwe orde, lege borden/Shipping/ Dynamo/Gouden tijd/Vliegboten tegen U-boten/Magnetronradar	
<b>Arsenaal van de Democratie</b>	<b>61</b>
Pyrrusoverwinning/Enigma/Toegevoegde rotors/Fantasia en flair/ Government Code & Cypher School/Hoogverraad/Haai-code/ Prijsschepen/Barbarossa/Varen naar de poorten van de hel/ Zeemansstand in zeemanshand/Tyfoon/Eerste eisen van de oorlog/ Drumslag/Melkkoeien	
<b>Storm over Azië</b>	<b>101</b>
Ruslands schitterende strijd/Op de fiets door het oerwoud/Dag der schande/ Heer en meester/Stortvloed van catastrofes/Tragedie ten westen van Nias/ Strijdend ten onder	
<b>Papieren tijgers</b>	<b>135</b>
Vaarplichtwet en Arbeitseinsatz/Keerpunt in de Koraalzee/ Kaisers kampioenen/Eureka/Koninklijke Vermelding bij Dagorder/ Fakkels voor de vrijheid	
<b>Het tij gekeerd</b>	<b>160</b>
Baby flattops/Frisdrankautomaten/Turbogeneratoren/Escort Group/ Judgement en Timeless/Avenger/Tweede front/Wonderwapens/ Generale repetities/Aanvoerlijnen afgesneden/Groter is beter	
<b>De onneembare vesting</b>	<b>195</b>
Atlantikwall/Coördinatiefout/Doorbraak na D-day/Een daad van verzet/ Pluto/Dolle Dinsdag/Blind vernielingswerk/Win the war in fortyfour/ De ondergang/300 Dagen/Kamp Levantkade/VJ-day/Zeeman op de uitkijk	
<b>Literatuur</b>	<b>263</b>



## Een vrijdag in mei

‘Vannacht drie uur overschreden Duitse troepen onze grenzen, ruim een uur later bombardeerde de Duitse luchtmacht Nederlandsche vliegvelden en te zes uur bood de Duitse gezant te ’s-Gravenhage een verklaring aan, waarbij de inzet van een Duitse troepenmacht werd aangekondigd en elke tegenstand doelloos verklaard. De Nederlandsche Regeering heeft deze verklaring met verontwaardiging van de hand gewezen en geantwoord zich in oorlog te beschouwen met het Duitse Rijk. De Nederlandsche grenstroepen hebben aanstands weerstand kunnen bieden aan den vijand, die getracht heeft mét strooibiljetten uit vliegtuigen onware mededeelingen en holle bedreigingen aan de burgerbevolking te doen. Op enkele plaatsen hebben vijandelijke vliegtuigen landingspogingen gedaan en parachutisten neergelaten, pogingen die deels zijn mislukt. Te vijf uur in den ochtend kon het Algemeen Hoofdkwartier reeds melden, dat onze weermacht en luchtafweer paraat waren en de inundaties zich volgens plan voltrokken. Voor zover bekend zijn ten minste zes Duitse vliegtuigen neergehaald. De Opperbevelhebber heeft een verordening uitgegeven, waarbij het allen Duitschers of vreemdelingen van Duitse afkomst verboden is zich in Nederland op straat of weg te bevinden. Voorts heeft de Opperbevelhebber ‘Het Nationale Dagblad’, ‘Volk en Vaderland’ en ‘Het Volksdagblad’ (pro-Duitse dagbladen: noot van de auteur) verboden, en een waarschuwing gericht tegen de burgerbevolking om zeer wantrouwend te staan tegenover radioberichten en strooibiljetten, die gewag maken van staken van Nederlandsch verzet of van onderhandelingen met den vijand.’  
(uit het *Algemeen Handelsblad* van 10 mei 1940).

Volgens gegevens van Lloyd’s Schepenregister bestond de Nederlandse handelsvloot op een januari 1940 uit tweehonderdvijfenzestig schroefstoomschepen met een totaal van 2.017.000 ton, waarvan vierenveertig passagiersschepen, tweehonderdelf vrachtschepen en tien tankschepen. De vijfhonderdvierenzeventig motorschepen onder nationale vlag vertegenwoordigden een totaal van 1.940.000 ton. Dit aantal was onderverdeeld in veertig passagiersschepen, vierhonderdvierendertig vrachtschepen en drieënzeventig tankers. Amsterdam met een bevolking die in het voorgaande jaar was toegenomen tot 800.306 personen, kon trots zijn op een handelsvloot die op genoemde datum driehonderd vracht- en passagiersschepen telde. Deze vloot was als volgt samengesteld.

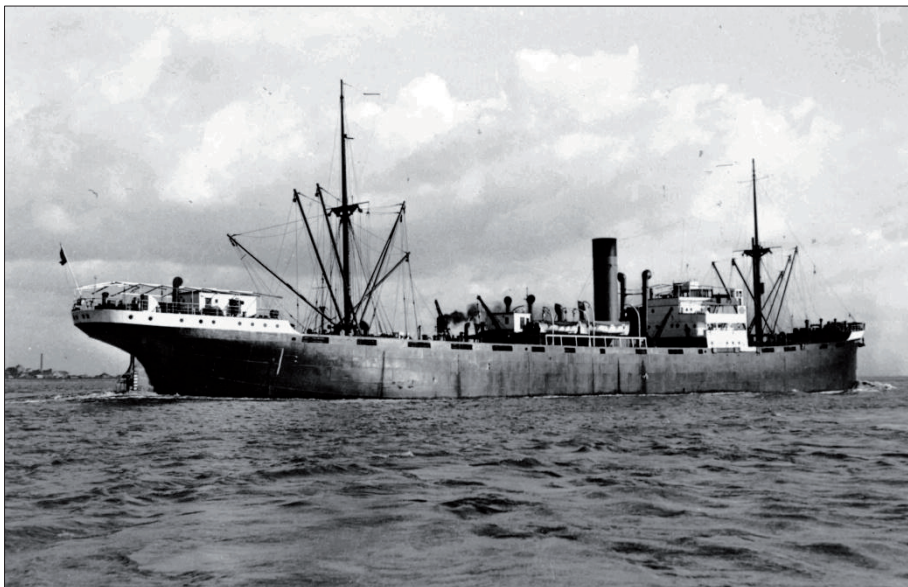


De *Bacchus* van de KNSM liep in 1911 van stapel bij de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw ‘Fijenoord’ in Rotterdam. Het 2255 brt metende vrachtschip had hutaccommodatie voor 8 passagiers en 32 bemanningsleden. De *Bacchus* was een gelukkig schip. In 1956 werd het naar Griekenland verkocht, waarna het drie jaar later in Savona is gesloopt. (coll. auteur). Rechts: Ook de 1712 brt metende *Titus* van de KNSM overleefde de Tweede Wereldoorlog. Het in 1930 bij Neptun AG in Rostock gebouwde vrachtschip is 29 jaar later in Antwerpen gesloopt. (foto: coll. G.J. de Boer).

**Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij (KNSM).** Opgericht in 1856.

Adres: Het Scheepvaarthuis, Prins Hendrikkade 108-114. Telegramadres: Royal. Directie: J. van Hasselt, D. Hudig, S.M.D. Valstar en J. Jonckheer. Drieëntachtig schepen. Ligplaats van de schepen: Surinamekade en Levantkade. In aanbouw waren de *Midas* (II) van 1906 brt en de *Atlas* (III) van 1864 brt bij Scheepsbouwwerf Gebr. Pot in Bolnes. Aangekocht van de Middellandsche Zeevaart Compagnie uit Rotterdam in 1940 werden de *Jonge Johanna* van 1469 brt en de *Jonge Willem* van 1645 brt. Beide schepen kregen de respectievelijke namen *Jupiter* (II) en *Gordias*. Onder de vlag van de 'Koninklijke Boot' werden geregelde diensten onderhouden op Hamburg, Denemarken, Göteborg, Danzig, Gdynia, Stettin, Bordeaux, La Pallice, Portugal, Spanje, havens in de Middellandse Zee, de Adriatische Zee, Egeïsche Zee, Zwarte Zee en de Levant. Tevens onderhield de KNSM de volgende West-Indische lijnen.

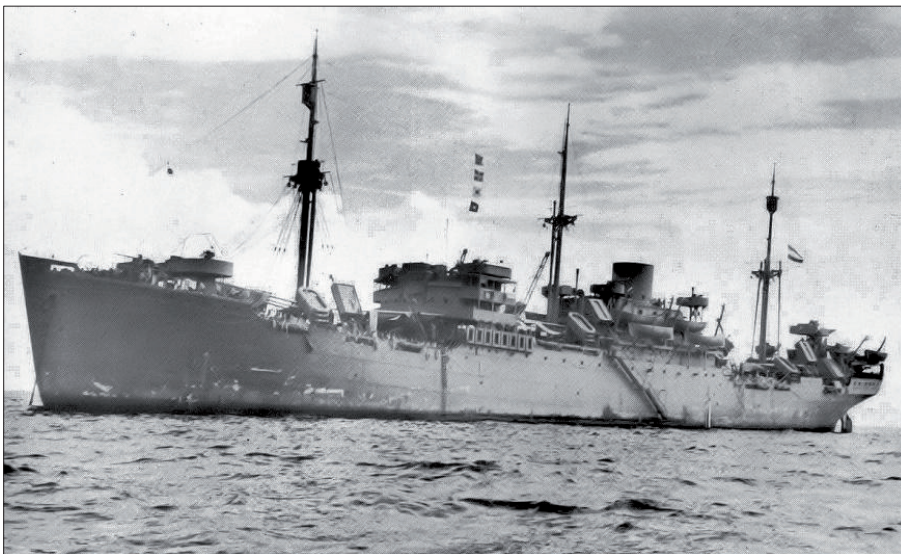
1. Colón Lijn: veertiendaagse vracht- en passagiersdienst van Amsterdam, Hamburg, Boulogne-sur-Mer en Dover naar Barbados, Trinidad, Venezuela, Curaçao, Colombia, Cristobal en Costa Rica, en terug naar Plymouth, Le Havre, Hamburg en Amsterdam.
2. Suriname Lijn: driewekelijkse vracht- en passagiersdienst van Amsterdam via Dover naar Madeira, Paramaribo, Brits-Guyana, Trinidad, Venezuela, Curaçao, Port-au-Prince en New York, en terug via dezelfde havens naar Plymouth, Le Havre en Amsterdam.
3. Zuid-Pacific Lijn: tweewekelijkse vracht- en passagiersdienst van Amsterdam, Hamburg en Antwerpen naar Curaçao, Cristobal en vrijwel alle havens aan de Zuid-Amerikaanse westkust.
4. New York-West-Indië dienst: frequente vracht- en passagiersdienst van New York naar Haïti, Curaçao en Venezuela en vice versa.
5. Kustvaart van Curaçao naar alle belangrijke havens in de Caribische Zee, met name naar de Nederlandse eilanden.
6. Cristobal-Guayaquil dienst: wekelijkse dienst van Cristobal naar Buenaventura, Tumaco en Ecuador en vice versa.



De *Salabangka* van de SMN. Het vrachtschip met hutaccommodatie voor tien passagiers werd in november 1920 aan de SMN opgeleverd door William Hamilton & Company Limited in Port Glasgow. Op 1 juni 1943, varende in konvooi CD-20 van Swansea naar Suez, getorpedeerd door de *U-178*. Hierbij kwamen tien opvarenden om het leven. (foto: coll. G.J. de Boer).

**Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN).** Opgericht in 1870. Adres: Het Scheepvaarthuis, Prins Hendrikkade 108-114. Telegramadres: Nederland. Directie: J.F. van Hengel, A.F. Bronsing, mr. D.A. Delprat, F. de Boer en jhr. mr. Kretschmer van Veen. Tweeëndertig schepen. Ligplaats van de schepen: Javakade (vertrek) en Sumatrakade (aankomst). In aanbouw waren de *Celebes* (III) van 9406 brt en de *Sumatra* (III) van 9553 brt bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam. De SMN onderhield in nauwe samenwerking met de Rotterdamsche Lloyd (RL) de volgende uitgaande diensten van Europa naar Nederlands-Indië.

1. Geregelde mail- en passagiersdienst van Amsterdam (resp. Rotterdam) via Southampton, Algiers, Villefranche, Genua en Colombo naar havens in Nederlands-Indië.
2. geregelde mailvrachtdienst van Amsterdam (resp. Rotterdam) via Genua en het Suezkanaal naar Nederlands-Indië. In deze dienst (een samenwerkingsverband tussen de SMN, de Rotterdamsche Lloyd, de Nederlandsche Stoomvaart-Maatschappij 'Oceaan' en de Deutsch Australische Dampfschiffahrt Gesellschaft) werd de eerste lading in Hamburg en Bremen aan boord genomen.
3. Geregelde snelvrachtdienst (in samenwerking met de Deutsch Australische Dampfschiffahrt Gesellschaft) van Amsterdam via Antwerpen en het Suezkanaal naar Nederlands-Indië.



De *Tabinta* van de Stoomvaart Maatschappij Nederland in geallieerde dienst. Het naar een eiland in de Indische archipel vernoemde motorvrachtschip met passagiersaccommodatie liep op 21 maart 1930 van stapel bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam. De 8156 brt metende *Tabinta* voer tijdens de Twee Wereldoorlog als vracht- en troepentransportschip en eindigde in januari 1946 de eerste thuisreis met repatrianten uit de Oost. In december 1960 is het schip voor de sloop naar Hongkong verkocht. (uit: *De Nederland in Wereldoorlog II*. Coll. auteur).

4. Vrachtdiensten van Amsterdam via Antwerpen, Londen en andere havens via het Suezkanaal naar Nederlands-Indië.

Thuisvarend van Nederlands-Indië werden de volgende diensten onderhouden:

1. Geregelde mail- en passagiersdienst naar Rotterdam (resp. Amsterdam), met dezelfde aanloophavens als bij de uitgaande dienst. Aansluitend op hun mailschepen boden de SMN en de RL hun passagiers speciale treinverbindingen naar Nederland: de 'Nederland-Express'

van de SMN van Genua naar Den Haag en vice versa (reistijd ca. 21 uur), en de 'Rotterdam Lloyd Rapide' van Marseille naar Rotterdam en Den Haag, en vice versa (reistijd ca. 18 uur).

2. Geregelde mailvrachtdienst van Nederlands-Indië via Suez en Genua naar Amsterdam (resp. Rotterdam).

3. Geregelde snelvrachtdienst van Nederlands-Indië via Suez en Marseille naar Londen, Amsterdam (resp. Rotterdam) en Hamburg.

4. Vrachtdiensten van Nederlands-Indië en de Straits Settlements (Singapore, Maleisië, Penang) via Suez naar havens aan de Middellandse Zee, Le Havre, Londen, Liverpool, Amsterdam en Hamburg.

5. Java New York Lijn: geregelde dienst in samenwerking met de RL, de Holland-Amerika Lijn en de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij 'Oceaan' van Nederlands-Indië en de Straits Settlements via Kaap de Goede Hoop of Suez naar havens aan de Noord-Amerikaanse oostkust en de Golf van Mexico, en terug.

6. Java-Pacific Lijn: geregelde dienst in samenwerking met de RL en de Amerikaanse Kerr Line (Silver Line Ltd.). In deze viervoudige dienst met maandelijks afvaarten onder de gezamenlijke naam 'Silver Java Pacific Line', werden de volgende trajecten bevaren: van de Perzische Golf, Brits-Indië (west- en oostkust), Rangoon, Straits Settlements, Nederlands-Indië en de Filippijnen naar de westkust van de Verenigde Staten en Canada. Van daaruit via Panama en Amerikaanse havens aan de Golf van Mexico naar havens in Zuid-Afrika, en verder naar Brits-Indië, Nederlands-Indië en de westkust van de Verenigde Staten.

**Hollandsche Stoomboot-Maatschappij (HSM).** Opgericht in 1885. Adres: Oostelijke Handelskade 3. Telegramadres: Hollandiaboot. Directie: E.G. Wesselink en W. Rehbock. Elf schepen. Ligplaats van de schepen: Handelskade. De 'Hollandsche Boot' onderhield vracht- en passagiersdiensten van Amsterdam op Londen, Hull, Leith, Plymouth, Fowey, Bristol, Swansea, Liverpool, Manchester, Dublin, Belfast, Cork en Waterford. Tevens participeerde de HSM sinds 1920 in samenwerking met de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij (VNS) uit Den Haag in de Holland-West-Afrika Lijn. Hierin werden de volgende diensten geëxploiteerd.

1. maandelijks afvaarten (vracht- en passagiersdienst) van Amsterdam, Hamburg, Antwerpen en Bordeaux naar de Canarische Eilanden (uitgaand), Dakar, Freetown, Abidjan, Takoradi, Lagos, Apapa, Port Harcourt, Porto-Novo, Douala, Port Gentil, Matadi, Luanda en Lobito.

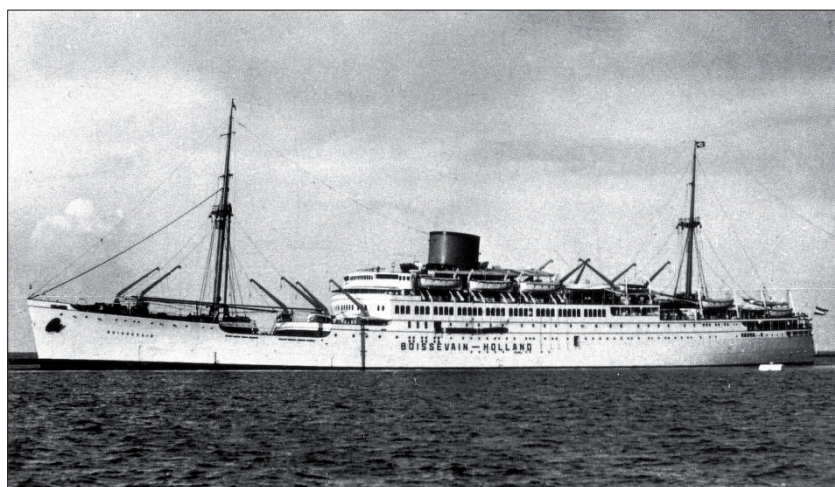
2. geregelde maandelijks dienst voor vrachtschepen met beperkte passagiersaccommodatie op de kleinere (rede)havens in West-Afrika tot Lomé.

**Koninklijke Paketvaart-Maatschappij (KPM).** Opgericht in 1888. Adres: Het Scheepvaarthuis, Prins Hendrikkade 108-114. Telegramadres: Paketvaart. Directie in Nederland: C. ten Poorten, J.W.B. Everts. Directie in Nederlands-Indië: A.F. Vas Dias, A.J. Pronk, R. Pronk, D.H. de Jong en H.B. ter Braake. Honderdvierendertig schepen. In aanbouw waren de *Reyniersz* (III) van 4398 brt bij J. & K. Smit's Scheepswerven in Kinderdijk, de *Baud* (II) van 4200 brt bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek in Bolnes, de *Van Riemsdijk* (II) van 4489 brt bij de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam, en de *Van der Capellen* (II) van 2073 brt bij Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit Jr. in Rotterdam.

Het voornaamste werkterrein van de KPM was de Indische archipel met meer dan drieduizend eilanden. In dit gebied, dat zich van west naar oost uitstreckte over een afstand van meer dan vijfduizend kilometer en van noord naar zuid over een afstand van bijna tweeduizend kilometer, exploiteerde de KPM drieënzestig geregelde lijnen met stoom- en motorschepen (vracht en passagiers), en met hekwieler voor gebruik in ondiepe rivieren.

In 1939 waren door schepen van de KPM binnen de Indische archipel in totaal 4.111.000 zeemijlen afgelegd. Buiten de Archipel waren in genoemd jaar 1.049.000 zeemijlen afgelegd door schepen van de KPM in de volgende geregelde diensten.

1. Java-Australië Lijn: vracht- en passagiersdienst tussen Singapore, Java, Bali, Brisbane, Sydney, Melbourne en Adelaide.
2. Zuid-Pacific Lijn: vracht- en passagiersdienst tussen Saigon, Singapore, Java, Port Moresby, Samarai, Salamaua, Rabaul, Port Vila, Noumea, Auckland, Wellington en Sydney.
3. Deli-Straits-China Lijn: vracht- en passagiersdienst tussen Belawan, Penang, Singapore, Hongkong, Swatow en Amoy.
4. Oriënt-Java-Afrika Lijn: vracht- en passagiersdienst tussen Hongkong, Sjanghai, Manilla, Saigon, Bangkok, Singapore, Batavia, Mauritius, Reunion, Madagaskar, Zuid-Afrika, Oost-Afrika, Seychellen en Belawan-Deli.
5. Bangkok-Afrika Lijn: vervoer van voornamelijk massagoed tussen Saigon, Bangkok, Singapore, Batavia, Mauritius, Reunion, Beira, Lourenço Marques en Durban.
6. Zuid-Atlantische Lijn: vrachtdienst tussen Durban, Montevideo, Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro en Kaapstad.
7. Rangoon-Deli Lijn: vrachtdienst tussen Rangoon en Belawan, waarbij Birmese rijst tot de voornaamste lading hoorde.
8. Saigon-Molukken Lijn: vrachtdienst (vooral rijst) van Saigon naar Menado.
9. Java-Bangkok Lijn: vrachtdienst tussen Java en Bangkok. Uitgaande lading bestond voornamelijk uit Javaanse suiker (goela djawi), retourlading uit Siamese rijst.



Drie tweetakt enkelwerkende achtcilinder Sulzer-diesels van 10.800 apk gaven de *Boissevain* van de KPM een snelheid van 17 knopen. Het 14.134 brt metende passagiersschip had drie schroeven en liep in juni 1937 van stapel bij Blohm & Voss in Hamburg. Terwijl dit bedrijf het druk had met de bouw van U-boten, werd de *Boissevain* in de zomer van 1942 in Glasgow tot troepentransportschip verbouwd. Het schip werd na de oorlog in de oorspronkelijke staat teruggebracht en voer onder de vlag van de Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen. In 1968 voor de sloop naar Taiwan verkocht. (coll. auteur).

**Nederlandsche Stoomvaart-Maatschappij 'Oceaan' (NSMO).** Opgericht in 1891 als dochteronderneming van de Ocean Steam Ship Company in Liverpool - Alfred Holt & Co. Adres: Prins Hendrikkade 159. Telegramadres: Odinus. Directie: P.C. Adrian, P.H. baron Taets van Amerongen. Zes schepen. Ligplaats van de schepen: Borneokade (loodsen S en T).

De NSMO onderhield geregelde vrachtdiensten van Amsterdam, Hamburg, Bremen en Liverpool naar en van Nederlands-Indië. Tevens participeerde de rederij in het vervoer van islamitische pelgrims (hadjis, ook wel Mekka'gangers genoemd) van de Nederlandse lijnen tussen Nederlands-Indië en Djedda aan de Rode Zee.

**Stoomvaart-Maatschappij 'Oostzee'**. Oppericht in 1897 als kleine handelsvaartrederij met voornamelijk wilde vaart. Adres: Geldersekafe 10. Telegramadres: Vinkeco. Directie: A. Warnderink Vinke & Zn. Elf schepen. In aanbouw was de *Peursum* (II) van 3710 brt bij C. van der Giessen & Zn. In Krimpen aan de IJssel.

**Stoomboot-Maatschappij 'Hillegersberg'**. Oppericht in 1905 als kleine handelsvaartrederij met voornamelijk wilde vaart. Adres: Geldersekafe 10. Telegramadres: Vinkeco. Directie: Vinke & Co. Drie schepen. In aanbouw was de *Larenberg* (II) van 3764 brt bij C. van der Giessen & Zn. Scheepswerf in Krimpen aan de IJssel.

**Java-China-Japan Lijn (JCJL)**. Oppericht in 1902. Adres: Het Scheepvaarthuis, Prins Hendrikkade 108-114. Telegramadres: Chinalijn. Directeur: Jhr. C.F.J. Quarles van Ufford. Elf schepen. De JCJL onderhield vier vracht- en passagierslijnen: een driewekelijkse sneldienst van Soerabaja via Batavia en de Filippijnen naar China; een driewekelijkse sneldienst van Soerabaja via Makassar en de Filippijnen naar China; een vrachtdienst tussen Nederlands-Indië, Frans Indo-China (het huidige Vietnam), en havens in China en Japan, uitgezonderd Dairen in Mantsjoerije; een tweewekelijkse dienst van Sumatra en Java naar Japan.

**Stoomvaart Maatschappij 'Noordzee'**. Oppericht in 1916 als kleine handelsvaartrederij met voornamelijk wilde vaart. Adres: Prins Hendrikkade 48. Telegramadres: Noordzee. Directeur: A. Zaaijer. Twee schepen.

**N.V. tot voortzetting van de Koninklijke Hollandsche Lloyd (KHL)**. Oppericht in 1936 en ontstaan uit de Zuid-Amerika-Lijn. Adres: Oostelijke Handelskade 12. Telegramadres: Realloyd. Directie: Wm. H. Müller & Co. Zeven schepen. Ligplaats van de schepen: Oostelijke Handelskade. De KHL onderhield de volgende diensten.

1. Een veertiendaagse snelvrachtdienst van Amsterdam en Hamburg naar Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires en Bahia, dat op de thuisreizen werd aangelopen.
2. Snelvrachtdienst van Hamburg en Bremen naar havens in Brazilië, en terug naar Hamburg en Amsterdam.

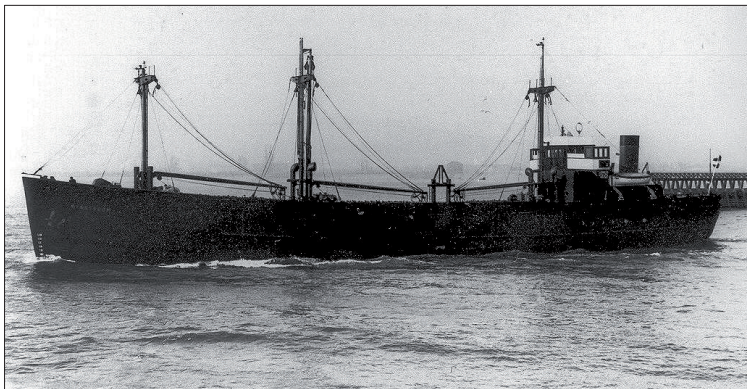
## Fall Gelb

Op woensdag 10 januari 1940 maakte een Messerschmitt Bf. 108 Taifun van de Duitse Luftwaffe in dichte mist een noodlanding op een ondergesneeuwd aardappelveld. De piloot van het eenmotorige koeriersvliegtuig en zijn passagier, majoor Hellmuth Reinberger, dachten op Duits grondgebied te zijn geland. Een aarzelend naderbij gekomen boer sprak hen echter in het Frans aan en zei dat de heren zich in de omgeving van Mechelen en iets ten zuiden van Maastricht bevonden. Reinberger, de commandant van de parachutistenschool in Stendal en tijdelijk belast met de technische aspecten van aanvallen door *Fallschirmjäger*, probeerde de geheime stukken die hij bij zich had te vernietigen, maar het vlammetje van zijn aansteker waaide keer op keer uit. Plotseling klonken er waarschuwingsschoten en dook uit de nevel een Belgische grenspatrouille op. De Duitsers werden afgevoerd en een aktetas met licht beschadigde paperassen viel in Belgische handen. Het duurde niet lang dat de Belgische legerleiding in opperste staat van paraatheid verkeerde. Uit de documenten was gebleken dat er niet alleen Duitse plannen waren voor een aanval met paratroepen ten westen van de Maas, maar ook van een groot offensief tegen Frankrijk via Belgisch en Luxemburgs grondgebied. Bovendien omvatte de sinds oktober 1939 al acht keer door wijzigingen uitgestelde operatie onder de codenaam *Fall Gelb* een aanval op de Nederlandse Grebbelinie, de verovering van Noord-Limburg, Noord-Brabant en de provincie Zeeland, en een mogelijke landing van Duitse paratroepen in de omgeving van Amsterdam.

Twee dagen later kreeg luitenant-generaal Izaäk Herman Reynders gedetailleerde informatie van de Belgische militaire attaché in Den Haag. Reynders die op 29 augustus 1939 - een dag nadat in Nederland de algemene mobilisatie was afgekondigd - bij Koninklijk Besluit nr. 35 tot opperbevelhebber van de Nederlandse land- en zeestrijdkrachten was benoemd, bestudeerde de documenten. Toen haalde hij zijn schouders op onder de opmerking: 'Dank u, maar ik geloof het niet. Het is steeds weer die zenuwenoorlog.' Al eerder was Reynders door de Nederlandse militaire attaché in Berlijn gewaarschuwd voor ophanden zijnde Duitse aanval, waarbij op grote schaal parachutisten en luchtlandingstroepen zouden worden ingezet. Majoor Gijsbertus Jacobus Sas had zijn informatie van de met hem bevriende kolonel Hans Oster, chef van de afdeling buitenland van de Duitse militaire inlichtingendienst (Abwehr). Evenals zijn hoogste superieur, de enigmatische admiraal Wilhelm Franz Canaris (zie ook mijn boek *Neutraal, maar toch...*), was Oster een fel tegenstander van het nazi-regime. In september 1938 had hij aan een complot deelgenomen om Hitler uit de weg te ruimen. Het plan om de Rijkskanselarij in Berlijn gewapenderhand te bestormen en de oorlogszuchtige dictator te liquideren was echter verraden.

Ten einde raad had de tweede man bij de Abwehr de geallieerden ingelicht over de Duitse aanvalsplannen op het Westen, maar omdat *Fall Gelb* al zo vaak was uitgesteld, hechte niemand geloof aan Osters beweringen. Ook op het algemene hoofdkwartier in Den Haag waren de waarschuwingen van Sas in de wind geslagen onder lacherige opmerkingen in de trant van: 'Zulke Moffen vangen we op met hooivorken.' Terwijl de Nederlandse militaire inlichtingendienst GS-III (derde afdeling van de generale staf) de berichtgeving van Sas als larienkoek bestempelde, ging Reynders ervan uit dat Sas onbewust het slachtoffer was van Duitse psychologische oorlogvoering. Na een hoog opgelopen conflict met de regering over de toepassing van de Oorlogswet zou Reynders op 5 februari 1940 eervol ontslag worden verleend. Zijn opvolger werd reserveluitenant-generaal Henri Gerard Winkelman. De drieënzestigjarige beroepsmilitair was zes jaar eerder voor promotie gepasseerd en ongevraagd gepensioneerd. Kort voor de mobilisatieperiode had Winkelman enige tijd voor Philips gewerkt als adviseur voor de luchtverdediging van de gloeilampen- en radiofabrikant in Eindhoven.

Op drie februari 1940 liep de *Laertes* (II) van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij 'Oceaan', varende van Tandjong Priok naar Amsterdam, ter hoogte van het lichtschip *Royal Soverein* op een mijn. Het in 1919 bij Taikoo Dockyard & Engineering Company Ltd. in Hongkong gebouwde en drie jaar later door de NSMO uit de vaart gebrachte vrachtschip wist Londen op eigen kracht te bereiken, daarbij geassisteerd door het Britse oorlogsschip HMS *Buccaneer*. Na noodreparaties kon de thuisreis worden voortzet. Op 17 februari liep de *Alkmaar* van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij, in ballast varende van Rotterdam naar Buenos Aires, op de Cimarotsen van de Kaap-Verdische Eilanden. Het in 1919 bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij van stapel gelopen vrachtpassagiersschip was zo beschadigd dat het moest worden afgeschreven. Op 2 maart vertrok de *Rijnstroom* (II) van de Hollandsche Stoomboot-Maatschappij na ladinginspectie van de Downs naar Amsterdam. Van het schip noch de twaalfkoppige bemanning is een spoor teruggevonden. Een paar dagen later werden wrakhout, kisten, een zwaar beschadigde reddingsboot en een reddingsboei met de naam van het vrachtschip aangetroffen, en ging men er vanuit dat de *Rijnstroom* op een mijn was gelopen. Begin jaren zeventig bleek echter uit Britse en Duitse archieven dat het in 1937 bij C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven in Krimpen aan de IJssel van stapel gelopen vrachtschip op 51°36' noorderbreedte en 02°54' westerlengte was getorpedeerd door de *U-17*. Uit het oude logboek van luitenant-ter-zee Udo Behrens, die inmiddels goed werk als vlootpredikant verrichtte, bleek dat hij destijds zijn doelwit via de periscoop voor een tanker van circa achtduizend ton had aangezien, dit mede doordat de volledige dekopbouw van de *Rijnstroom* zich op het achterschip bevond.



De *Rijnstroom* (II) van de HSM. Het 695 brt metende vrachtschip met een viertakt enkelwerkende zevencilinder Werkspoordieselmotor van 750 pk, liep in 1937 van stapel bij C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven in Krimpen aan de IJssel. De torpedering door de *U-17* op 2 maart 1940 kostte twaalf bemanningleden het leven. (Nederlands Instituut voor Militaire Historie – NIMH).

Op 11 maart 1940, thuisvarende van West-Indië naar Amsterdam, liep de *Amor* van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij op een Duitse magnetische mijn ter hoogte van het lichtschip *Westhinder*. Bij de ondergang van het in 1911 bij Rijkee & Co. in Rotterdam van stapel gelopen vrachtschip met beperkte passagiersaccommodatie vielen geen slachtoffers te betreuren.

Op 16 maart werden in Nederland noodvoorschriften uitgegeven. Mocht het onverhoopt tot een oorlog komen, dan moesten circa een half miljoen Nederlanders zo snel als mogelijk per autobus, schip of trein worden geëvacueerd; een speciaal spoorboekje voor dit doel was al gedrukt. Op 3 april meldde de regeringspersdienst: 'Met betrekking tot de vliegtuigaanvallen op de Nederlandse treilers *Protinus*, *Viking Bank* en *I.S. Groen* heeft de Nederlandse gezant in Berlijn opdracht gekregen een scherp protest bij de Duitse overheid in te dienen, waarin



tegen deze beschietingen met de meeste nadruk opgekomen werd. Met name tegen de volstrekt ontoelaatbare gewelddaad tegen de *Protinus*, waarbij de gezagvoerder en een bemanningslid werden gedood. Het vissersschip werd tot zinken gebracht en van de in de sloep reddingzoekende opvarenden overleden er twee door uitputting.' Op 9 april werden de periodieke verlopen van gemobiliseerde troepen gedeeltelijk ingetrokken. Tien dagen later werd in heel Nederland de staat van beleg afgekondigd, nadat deze zes dagen eerder al in de oostelijke provincies van kracht was geworden. Op gezag van het opperbevel van de land- en zee strijdkrachten kwam er een verschijningsverbod van pro-Duitse bladen en ander drukwerk met artikelen die de verdediging en de neutraliteit van het land konden ondermijnen.

In de voormiddag van 19 april hield minister-president jonkheer meester Dirk Jan de Geer een radiotoespraak. 'Waarde luisteraars in Nederland en in de overzeese gebiedsdelen. Nu de spanningen, waarmee het wereldgebeuren ons sinds september jongstleden vervult, sinds kort weer zijn toegenomen, wil ik een enkel woord tot u richten. En wel in de voornaamste plaats om u op te wekken tot koelbloedigheid en vertrouwen. Koelbloedigheid is niet in strijd met de waakzaamheid, die thans van ons wordt geëist, maar versterkt haar. Een uit zijn evenwicht geslagen volk zal in het uur van gevaar niet zijn volle kracht kunnen inzetten. Bovendien trekt nervositeit gevaar aan. Wie voortdurend in de afgrond kijkt, waarlangs zijn weg voert, wordt gemakkelijk duizelig en stort omlaag. Iets dergelijks geldt hier. Reeds hebben wij gezien, hoe overmatige beduchtheid, dat onze neutraliteit zou worden geschonden, de neiging deed opkomen, haar vrijwillig prijs te geven door het maken van afspraken met de strijdende partijen. Al zulke onrustigheid moeten wij verre van ons houden. De roeping van ons volk is er thans een van dienende neutraliteit. En nu moge ik hieraan tenslotte toevoegen de ernstige raad om alle onnutte en verslappende onrustigheid te laten varen.'

Het was vrijdag 10 mei 1940 om 03.55 uur Nederlandse tijd (*X-Zeit* naar Duitse militaire maatstaven) dat deze hoop definitief de bodem werd ingeslagen, toen *Fall Gelb* in werking trad en de voorhoede van een Duitse legermacht zonder voorafgaande oorlogsverklaring bij Nieuweschans en Waubach de Nederlandse grens over trok. Om te verhinderen dat schepen zee konden kiezen, wierpen Duitse vliegtuigen in de daarop volgende uren magnetische mijnen af bij Den Helder, IJmuiden, Hoek van Holland en Vlissingen. Op Texel, bij Den Helder, Bergen aan Zee, Amsterdam, Hilversum, Gilze-Rijen, Souburg en Haamstede werden vliegvelden gebombardeerd. Terwijl een groot deel van de honderdvijftientig deels verouderde vliegtuigen van de Militaire Luchtvaart, een onderdeel van de Koninklijke Landmacht, al op de grond werd vernield, vonden in de omgeving van Den Haag luchtlandingen plaats bij de vliegvelden Ockenburg, Valkenburg en Ypenburg.

Een van de velen die door het zware gedreun van vliegtuigmotoren en het geratel van afweergeschut uit de slaap werd gehaald, was George A.E. Gleichman. De importdirecteur van Veedol Oil die aan de Wassenaarse Schouwweg woonde, schoot in de kleren en belde aan bij zijn buurman. Luitenant-generaal Winkelman was volledig op de hoogte van de situatie, nadat de Nederlandse militaire attaché in Berlijn eerder die avond naar Den Haag had gebeld. Na het alarmerende bericht van majoor Sas dat de aanval op het Westen elk moment kon beginnen en ditmaal van uitstel geen sprake meer kon zijn, had het algemene hoofdkwartier omstreeks 20.45 uur aan de strijdkrachten een telex verstuurd met de waarschuwing: 'Van de grens komen zeer verontrustende berichten binnen. Weest dus zeer op uw hoede!' Een half uur later had minister van Defensie, A.Q.H. Dijkhoorn, opdracht gegeven voor het uitvoeren van de vernielingen die ten oosten van de Maas en de IJssel waren voorbereid. Verzuimd was echter om springladingen onder de Moerdijkbruggen op scherp te laten stellen, en was evenmin een telex verstuurd naar de troepen in Zuid-Limburg.

Winkelman had tot middernacht doorgewerkt, waarna hij de leiding aan betrouwbare officieren had overgelaten. Nu het nog kon had hij zo lang mogelijk willen uitrusten, want als majoor Sas het bij het rechte eind had, zou er van slapen voorlopig niet veel meer terechtkomen. Bovendien had hij geen paniekstemming willen veroorzaken door op stel en sprong naar het hoofdkwartier terug te gaan. Winkelman had al om zijn chauffeur gebeld, maar omdat elke minuut nu telde, bood Gleichman aan om hem met zijn auto naar het hoofdkwartier te brengen. Even nadat Winkelman tegen 04.45 uur op het Lange Voorhout in Den Haag was aangekomen, arriveerde daar ook de chef-staf van de landmacht, luitenant-generaal H.F.M. baron van Voorst tot Voorst, met een geleend damesrijwiel.

Om 05.00 uur kwam de ministerraad in spoedzitting bijeen, en werd besloten om militaire steun aan Engeland en Frankrijk te vragen. Tezelfdertijd gaf het algemene hoofdkwartier van de strijdkrachten bevel tot de arrestatie van in Nederland woonachtige Duitsers, fascistten, nationaal-socialisten (NSB'ers) en communisten, om hiermee te voorkomen dat deze staatsgevaarlijke elementen hand- en spandiensten aan de vijand konden verlenen. Een half uur nadat het kabinet in spoedzitting bijeen was gekomen, stortte een boven Den Haag door luchtdoelgeschut getroffen Junkers Ju.52/3m brandend neer in de Tweede Adelheidstraat. Te midden van de wrakstukken van het driemotorige troepentransportvliegtuig (in Duitse militaire kringen bekend als 'ijzeren Annie' en 'tante Ju') werd naast zestien doden ook een aktetas met documenten aangetroffen. Een goed kwartier later was het militaire opperbevel op de hoogte van een compleet aanvalsplan op het regeringscentrum door de Duitse 22ste Luchtlandingsdivisie, die onder bevel stond van luitenant-generaal graaf Hans von Sponeck. Het in gijzeling nemen van het Koninklijk Huis, de ministerraad en de legerleiding zouden de Nederlandse strijdkrachten en de bevolking dusdanig demoraliseren dat elke tegenstand zou worden gestaakt. De agressor was kennelijk zo overtuigd van een nieuwe 'Blitzkrieg'-overwinning, dat boven de Residentie strooibiljetten waren uitgeworpen. 'Sterke Duitse troepeneenheden hebben de stad omsingeld. Jeder weerstand heeft geen zin meer. Deutschland vecht niet tegen uw land, maar tegen Engeland. Alleen maar gedwongen, in 't vervolg van dezen strijd, heeft het Duitse Leger in u land moeten binnendringen. Het Duitse Leger beschermt leven en eigendom van ieder vredelievend burger. Maar de Duitse troepen zullen iedere gewelddadigheid door de bevolking begaan, met den dood bestraffen. Jeder burger is verplicht zijne bezigheden na te gaan. Aldus dient hij de belangen van zijn volk.'

Omstreeks 05.30 uur landde luitenant-generaal Kurt Student op het vliegveld Waalhaven. De commandant van de Duitse 7e Luchtlandingsdivisie had tot taak om de bruggen in Rotterdam en bij Dordrecht en Moerdijk onbeschadigd in handen te krijgen, waarna door Brabant oprukkende pantser- en infanteriedivisies deze zouden bereiken om vervolgens door te stoten naar het hart van de Vesting Holland, waar de oorlogsvoorraden waren opgeslagen en zich de meeste vliegvelden en verdedigingswerken bevonden. Naar de overlevering wil had de parachutistengeneraal een witte schimmel bij zich voor een triomfantelijke intocht in Den Haag. Student zou Holland niet licht meer vergeten. Nadat hij op 14 mei in Rotterdam door een Duitse kogel was getroffen die in het bovenste deel van zijn hersenen bleef steken, voerde de chirurg C. van Staveren de eerste van een reeks operaties uit op een van Hitlers favorieten. Als dank doneerde Student later driehonderd gulden aan het ziekenhuis waar zijn leven was gered.

Om zes uur in de ochtend van de tiende mei ontving minister van Buitenlandse Zaken, Eelco Nicolaas van Kleffens, de Duitse gezant op zijn departement. Graaf Zech von Burkersroda, een diplomaat van de oude stempel die de gangstermethodes van de nazi's verafschuwde, kon niet uit zijn woorden komen en wist zijn tranen amper te bedwingen. In de verklaring die Van Kleffens hem uit handen rukte, werd de Duitse invasie gerechtvaardigd wegens een

ophanden zijnde aanval door Engeland en Frankrijk op het Roergebied via Nederland en België. Deze aanval op het industriële hart van het Derde Rijk was volgens het door de Duitse minister van Buitenlandse Zaken, Joachim von Ribbentrop, opgestelde memorandum al sinds lang met medeweten van Nederland en België in het geheim voorbereid. Zeer recente berichten over Britse troepenverscheppingen naar Nederlandse en Belgische havens spraken boekdelen, en in dit kader had het Duitse staatshoofd het besluit genomen de neutraliteit van Nederland en België tegen Anglo-Franse agressie thans onder zijn hoede te nemen. De schriftelijke reactie van minister Van Kleffens op deze aperte leugens luidde: ‘Met verontwaardiging wijst harer majesteits regering de aantijging van de Duitse regering van de hand, dat zij, op enigerlei wijze, of met enige vreemde mogendheid, geheime en tegen Duitsland gerichte afspraken heeft gemaakt. Gezien de ongehoorde Duitse aanval op Nederland, een aanval begonnen zonder enige voorafgaande waarschuwing, is de Nederlandse regering van oordeel dat thans een staat van oorlog is ontstaan tussen het koninkrijk en Duitsland.’

### **Ankie Laura**

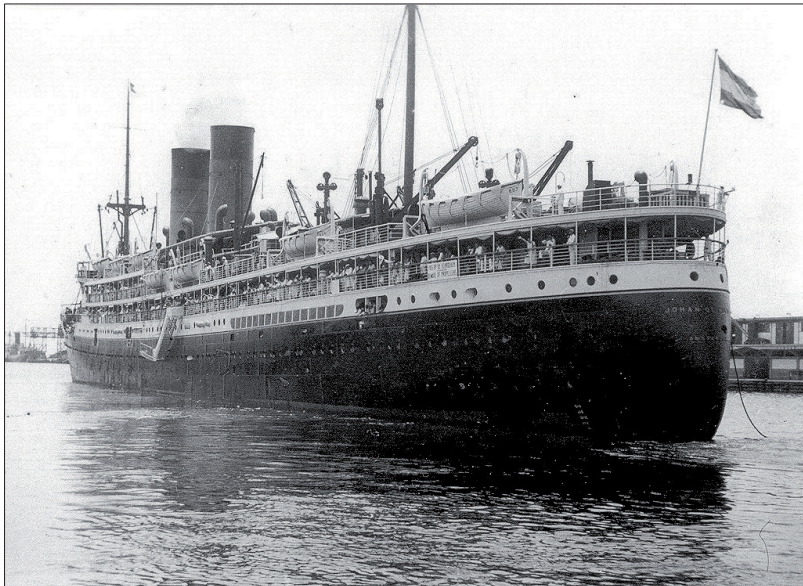
‘Een oorlogsschip, hetzij aan de oppervlakte dan wel onder water varende, mag in het bijzonder geen koopvaardij schepen tot zinken brengen of onbevaarbaar maken zonder eerst de passagiers, de bemanning en de scheepspapieren in veiligheid te hebben gebracht, behalve wanneer na duidelijke sommering hardnekkig geweigerd wordt te stoppen of wanneer daadwerkelijk verzet tegen aanhouding en onderzoek wordt geboden. Tot dit doel worden de sloepen van het schip NIET als een veilige plaats beschouwd, tenzij de veiligheid van passagiers en bemanning in de heersende zee en de gegeven weersomstandigheden door de nabijheid van land of de aanwezigheid van een ander schip dat in staat is hen aan boord te nemen, is verzekerd.’ (Artikel 22 sub II van het Vlootverdrag van Londen uit 1930).

Op 10 mei om 05.46 uur werden de eerste waarschuwingstelegrammen met de code ‘Ankie Laura’ aan de Nederlandse koopvaardijvloot verstuurd om zo snel als mogelijk neutrale of geallieerde havens in Argentinië, Brazilië, Chili, Egypte, Groot-Brittannië, Frankrijk, Panama, Portugal, Macau, Angola, Mozambique of de Verenigde Staten aan te lopen, of om verdere instructies af te wachten. Voorts kreeg men het bevel om volledige radiostilte in acht te nemen en normale scheepvaartroutes te mijden. Wanneer dit niet mogelijk was, diende men deze bij nacht te passeren. In een tweede codetelegram kregen gezagvoerders opdracht om de Downs te mijden en dienden alle schepen die op weg waren naar een Europese haven langs de kortst mogelijke route naar Groot-Brittannië of de Britse Dominions, of Frankrijk en haar overzeese gebiedsdelen op te stomen. Ruim negentig procent van de Nederlandse handelsvloot - vierhonderdvijfenzestig schepen voor de grote vaart, honderdtweëntachtig voor de korte vaart, honderdnegen coasters, negenenveertig zeesleepboten en achtendertig vissersvaartuigen - kon zich in veiligheid stellen. Bijna de helft van de vloot bevond zich buiten Europese wateren.

Tijdens de vijf dagen durende gevechten tegen het oppermachtige nazi-Duitsland zouden vierhonderdtwee koopvaardij schepen onder Nederlandse vlag verloren gaan. Het merendeel hiervan bestond uit kleine kustvaarders en vissersschepen en werd door de Duitse bezettingsmacht in beslag genomen. Vijfentwintig Duitse handelsschepen die op 10 mei in Nederlands-Indische en in West-Indische havens lagen, werden door de Koninklijke Marine buitgemaakt en onder Nederlandse vlag gesteld. Op diezelfde dag maakte de *Jason* (II) een technische proefvaart in de Golf van Triëst. Het 6216 brt metende motorvrachtschip met beperkte passagiersaccommodatie was tijdens de bouw bij Cantieri Riuniti dell’Adraitico in Monfalcone aangekocht door de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij ‘Oceaan’.

De Amsterdamse rederij zou van de nieuwe aanwinst geen profijt kunnen trekken, want vier dagen na de proefvaart legde de Italiaanse overheid beslag op het schip.

Op de dag van de Duitse inval in Nederland werden in de Britse hoofdstad, na overleg met de Nederlandse gezant jonkheer Michiels van Verduynen, door directieleden van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij, de Holland-Afrika Lijn van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij en van Van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, de eerste stappen gezet die zouden leiden tot de vorming van de Nederlandsche Scheepvaart en Handels Commissie (NSHC). De snelle tot standkoming van dit overlegorgaan betreffende scheepvaartangelegenheden vrijwaarde de gezamenlijke Nederlandse koopvaardijvloot van vordering door Groot-Brittannië. Dit in tegenstelling tot een later in beslag genomen Franse handelsvloot die circa vijf miljoen bruto registerton vertegenwoordigde. De regering in Oslo had de door haar gevorderde handelsvloot na de Duitse aanval op het Noorse koninkrijk in april 1940 vrijwillig aan Engeland beschikbaar gesteld.



De *Johan de Witt* van de SMN. Nadat het 10.474 brt metende passagiersschip op 13 mei 1940 nog veilig uit IJmuiden wist te vertrekken, werd het in Sydney omgebouwd tot troepentransportschip met accommodatie voor circa drieduizend militairen. In december 1948 is het dubbelschroefschip met een kruiserachterstevan voor 2,5 miljoen gulden verkocht aan de in Panama gevestigde rederij Compania Maritima del Este. Tien jaar later kwam voor dit zeekasteel het einde bij sloopbedrijf Levie Simons in Hendrik-Ido-Ambacht. (NIMH).

Op 10 mei ook arriveerde de Britse torpedojager HMS *Whitshed* in de haven van IJmuiden met manschappen van het korps Royal Engineers, de Britse genie. Om te voorkomen dat de olievoorraden in Duitse handen konden vallen, werden in de Amsterdamse Petroleumhaven voorbereidingen getroffen om zesenvestig opslagtanks op te blazen en loodsen in brand te steken. Op het terrein van de Bataafsche Petroleum Maatschappij (de werkmaatschappij van de Koninklijke/Shell in Nederland) zouden drieëntwintig opslagtanks in vlammen opgaan. Nadat deze opdracht was uitgevoerd en half Amsterdam onder een dichte zwarte rook kwam te staan, keerde de *demolition party* op 14 mei per trein terug naar de stad die zijn bestaan mede te danken had aan de aanleg van het Noordzeekanaal.