

BIJeenkomst van 9 Mei 1947 te 's-Gravenhage.

Voorzitter: Z.Exc. Luitenant-Generaal b.d. C. A. Prins.

De Voorzitter,

Excellenties, Mijne Heren,

Ik open deze vergadering. Het is mij een voorrecht, hier mede aanwezig te zien Z. Exc. den Luitenant-Admiraal Helfrich, Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, oud-bestuurslid van onze Vereniging, en de Chef van de Marinestaf, Schout-bij-Nacht Jhr. van Holthe.

M.H. Ik moge Uwe aandacht vragen voor het feit, dat wij heden vóór 7 jaar aan de vooravond stonden van de verraderlijke Duitse aanval op 10 Mei 1940, een datum, die wij nooit mogen vergeten. Wij herinneren ons de heldhaftige tegenstand die onze Koninklijke Marine, Land- en Luchtmacht hebben geboden aan de vijandelijke overmacht, en brengen hulde aan de nagedachtenis van hen, die bij de verdediging van de vaderlandse bodem zijn gevallen.

Ik vestig nog Uwe aandacht op de mededeling in het convocatiebiljet, dat de Kolonel v. d. Gen. Staf K.N.I.L. C. v a n d e n H o o g e n b a n d, Hoofd van de Krijgsgeschiedkundige Sectie v. d. Gen. Staf te Bandoeng, zich bereid heeft verklaard, voorlopig het Hoofdcorrespondentschap voor Ned.-Indië op zich te nemen. Ik grijp deze gelegenheid aan om de Kolonel J. H. Cox de dank en de waardering van het Bestuur te betuigen voor de wijze waarop hij de belangen der Vereniging als Hoofdcorrespondent voor Ned.-Indië heeft behartigd.

De Kapitein ter Zee J. F. W. Nuboer en de Kapitein-Luitenant ter Zee K.M.R. H. W. H e t t e m a zullen hedenavond tot ons spreken over:

„HANDHAVING VAN DE ZEEVERBINDINGEN
IN OORLOGSTIJD”,

en ik geef nu het woord aan de Kolonel Nuboer, vóór de oorlog medewerker aan ons Wetenschappelijk Jaarbericht, en dus een goede bekende van onze Vereniging.

DE HANDHAVING VAN HET ZEEVERKEER
IN OORLOGSTIJD.

Mijnheer de Voorzitter, Excellenties, Mijne Heren,

Het is mij een bijzonder voorrecht hedenavond in Uw midden, tezamen met Overste Hettema, een onderwerp te mogen inleiden, dat ons na aan het hart ligt en dat, naar wij menen te hebben opgemerkt, nog niet algemeen volledig begrip vindt. Wij zullen daarom trachten, telkens terugziende naar de grote worsteling, die thans gelukkig achter ons ligt, de overwegende betekenis in het licht te stellen, welke de beheersing van het zeeverkeer voor de uitslag van die strijd heeft gehad. Tevens hopen wij aan te tonen, dat, indien in de toekomst nog eens een oorlog mocht uitbreken, deze naar alle waarschijnlijkheid wederom een wereldomvattende uitbreiding zou hebben of krijgen, zodat de ervaringen van de laatste oorlog, rekening houdende met verdere technische ontwikkelingen, ook voor de toekomst van waarde zijn.

De redenen, waarom wij menen, dat regionale oorlogen in de toekomst niet meer te verwachten zijn, houden verband met de ontwikkeling van de techniek. Het is in de afgelopen oorlog wel zeer duidelijk gebleken, dat achter een moderne krijgsmacht een zeer groot industrieel apparaat moet staan, ingericht op massale productie van wapens en munitie en gesteund door een eveneens zeer groot research-apparaat. In het bijzonder geldt dat voor de wapens met de grootste dracht, de vliegtuigen, die het snelst verouderen en die bovendien een zeer groot verliespercentage vertonen. De sterkte van een luchtmacht in oorlogstijd wordt daardoor bepaald door de capaciteit van de industrie, die erachter staat en van de opleidingen van vliegend personeel. Wat voor vliegtuigen geldt, dat geldt ook voor de nieuwe V-wapens, en naarmate al dit soort wapens een grotere betekenis

kreeg voor de oorlogvoering, werd de laatste meer afhankelijk van de industrie. Alleen de zeer grote industriële machten zijn thans nog in staat op zich zelf staande oorlog te voeren. Een oorlog tussen kleineren kan slechts met de krachtigste wapens gevoerd worden, indien hij door grote machten industrieel wordt gesteund. Hierin ligt een hoofdreden, waarom een regionaal conflict tegenwoordig een zo groot gevaar in zich sluit voor uitbreiding tot een wereldoorlog.

De machtsverschuiving naar de groten is in de na-oorlogse volkeren-organisatie tot uitdrukking gebracht doordat aan de groten bijzondere rechten zijn toegekend. Bij toepassing hiervan kunnen de groten het ontstaan van regionale conflicten onmogelijk maken, maar alleen, als zij het onderling eens zijn. De organisatie geeft geen oplossing voor conflicten, waarbij de groten tegenover elkaar staan en d á t zijn telkens wereld-conflicten.

Logischerwijs moet dus worden aangenomen, dat als in de toekomst onverhoopt een nieuwe oorlog mocht ontstaan, het een oorlog zal zijn tussen grote mogendheden, die ieder op zichzelf een continent beheersen, zodat een dergelijk conflict eenzelfde omvang zal hebben als de achter ons liggende tweede wereldoorlog. Bij onze eigen voorbereidingen zullen wij het oog gericht moeten houden op een dergelijk conflict.

In een wereldconflict heeft het meesterschap ter zee een beslissende betekenis in twee opzichten, n.l. als onmisbare schakel in de orologsproductie en als grondslag voor de offensieve oorlogvoering.

Wat de productie betreft spelen in steeds sterker mate hierbij grondstoffen een rol, welke ver verspreid over de aardbol worden gevonden. Men kan zich weliswaar dikwijls behelpen met synthetische vervangingsstoffen, maar de productie hiervan vergt veelal veel meer arbeid en kapitaal in de vorm van zeer grote fabrieksinstallaties. Zowel kapitaal als arbeid worden daardoor onttrokken aan de directe productie van wapens.

Geen enkel land is dan ook geheel onafhankelijk van het zeeverkeer, zij het ook dat de mate van afhankelijkheid niet voor allen gelijk is. Als wij de grote staten van de laatste oorlog de revue laten passeren, dan zien we het volgende beeld.

Engeland en Japan, als eilandenrijken, bleken vanzelfsprekend geheel afhankelijk te zijn van het zeeverkeer. In Engeland moest het merendeel van de grondstoffen voor de oorlogsindustrie en van levensmiddelen voor de bevolking worden ingevoerd en bracht de koopvaardij bv. in Augustus 1941 wekelijks bijna een millioen ton lading binnen. Zelfs in het kritieke jaar 1942 bedroegen de importcijfers nog 34 millioen ton, waarvan 11 millioen ton aan petroleumproducten.

Voor Japan was de afhankelijkheid van het zeeverkeer even groot. Niet alleen moesten bijna alle grondstoffen voor de oorlogsindustrie worden aangevoerd van overzee, maar bovendien was de uitwisseling van producten tussen de Japanse industriegebieden onderling ten dele op scheepvaart aangewezen. Toen dan ook tengevolge van de geallieerde duikboot- en vliegtuig-aanvallen de Japanse koopvaardijvloot in de zomer van 1945 tot slechts 12 % van de oorspronkelijke omvang was gereduceerd, kwam het productie-apparaat van het land van de Rijzende Zon vrijwel tot stilstand. Ook zonder atoombom zou Japan weldra tot de overgave gedwongen geweest zijn.

Maar ook de Verenigde Staten, die toch een continent beheersten, dat bijna alle benodigdheden voor de oorlogsindustrie kon leveren, waren zeer gevoelig voor de instandhouding van het zeeverkeer.

De olieproducten uit de gulf van Mexico en de Caribische Zee, de tin uit Bolivia, het ijzererts uit Brazilië, de bauxiet uit de Guyana's, moesten per schip worden aangevoerd. Toen dan ook in het voorjaar en de zomer van 1942 vele schepen juist op deze routes door de Duitse duikboten werden getorpedeerd, ontstond een ernstige stagnatie in de aanvoer dier grondstoffen in de industrie-staten in Amerika. Aangelegde voorraden en een strenge rantsoenering voorkwamen gelukkig, dat de oorlogsindustrie hierdoor geremd werd, terwijl een betere organisatie van het zeeverkeer en een versterking van de bescherming van de koopvaardij langs de Amerikaanse Oostkust de scheepsverliezen tijdig tot dragelijke proporties wisten terug te brengen.

Ook Duitsland wist zich sterk afhankelijk van aanvoer van overzee. Voor het zeer belangrijke ijzererts, dat uit Zweden moest worden aangevoerd, stond de zeeweg ook in oorlogstijd

open, dank zij de beheersing van de Oostzee door de Duitse marine. Van tal van andere strategische grondstoffen had Duitsland in de jaren vóór de oorlog voorraden gevormd, voldoende voor het oorlogsgebruik in de eerste oorlogsjaren. Toen echter in de zomer van 1940 bleek, dat Engeland niet van zins was zich gewonnen te geven en dus gerekend moest worden op een langdurige oorlog, toen werd de grondstoffenvoorziening de beslissende factor in de Duitse strategie. De Duitse veldtochten van 1941, eerst naar de Balkan, ter beheersing van Hongarije, Roemenië en Joego-Slavië, met hun vitale productie aan voedingsmiddelen, petroleum en ertsen en daarna naar Rusland, om de Russische bedreiging van de Oostelijke Lebensraum uit te schakelen, waren in den grond het gevolg van de blokkade. De veldtocht van 1942 in Zuid-Rusland had zelfs bepaald ten doel de belangrijke Russische productie-gebieden in het Donetzbekken en in de Kaukasus in handen te krijgen. Toen deze veldtocht mislukte was Duitsland gedwongen de synthetische productie, o.a. van vloeibare brandstof, in grote stijl ter hand te nemen. De daarvoor benodigde arbeidskrachten werden ten dele geprest in de bezette landen.

Voor sommige vitale grondstoffen, zoals rubber, tin, wolfram, molybdeen, kinine, was Duitsland ten slotte aangewezen op aanvoer van overzee uit door de Japanners bezette gebieden, o.a. uit Nederlandsch-Indië. Deze aanvoer had plaats met blokkadebrekers. Eerst waren dit snelle vrachtschepen, die in de lange winternachten uit de Franse Atlantische havens uitbraken en dan rond de Kaap naar Indië voeren. Na 1942 was de geallieerde contrôle ter zee te scherp; deze blokkadebrekers werden alle gevangen en Duitsland moest zijn toevlucht zoeken tot het gebruik van onderzeeboten voor dit vrachtvervoer, een uiterst kostbaar en weinig effectief vervoermiddel. Deze onderzeeboten waren bovendien aan de directe oorlogvoering onttrokken, wel een bewijs hoe belangrijk de invoer van deze ladingen voor de Duitse oorlogvoering was.

Alleen Rusland, dat wel het meest sprekende voorbeeld van een continentale staat is, kan het zeeverkeer in het algemeen als een schakel in zijn oorlogseconomie ontberen, hoewel ook Rusland op den duur behoefte zou hebben aan importen van

overzee van enkele strategische grondstoffen, zoals natuurrubber. Voorraadvorming zou hierin echter voor geruime tijd kunnen voorzien.

De afgelopen oorlog heeft dus doen zien, dat, met uitzondering van Sovjet-Rusland, ieder land voor zijn oorlogsindustrie afhankelijk was van het zeeverkeer. Dit laatste vormde een onmisbare hoeksteen in de productie, waarop de gehele oorlogvoering steunde.

In de toekomst zal de afhankelijkheid der industrie van het zeeverkeer zeker niet minder worden. De uitputting van oude grondstoffen-gebieden, welke veelal het aanzijn gaven aan de thans bestaande grote industrie-gebieden, maakt deze steeds meer afhankelijk van aanvoer van grondstoffen van elders en deze aanvoer is gewoonlijk slechts mogelijk per schip. Deze ontwikkeling was in 1939 reeds voltooid ten opzichte van het Britse industrie-gebied en het Ruhrgebied, die beide hun ijzerertsen per schip moesten aanvoeren. Tijdens deze oorlog heeft hetzelfde proces zich grotendeels voltrokken in het Amerikaanse industriegebied, dat nu voor zijn ertsen eveneens naar overzee moet omzien. Alleen in Rusland, waar nog grote onontgonnen grondstoffengebieden aanwezig zijn, kan de industrie gevestigd worden ter plaatse van de grondstoffen, zodat de afhankelijkheid der productie van het zeeverkeer veel geringer is.

Het meesterschap ter zee beïnvloedt echter niet alleen de productie der wapens, het beheerst ook hun gebruik indien een zee de oorlogvoerenden scheidt, zoals in ieder wereld-conflict het geval is. Ook dat is in de afgelopen oorlog duidelijk gedemonstreerd, zoals de volgende voorbeelden doen zien.

De Duitsers spraken tijdens de afgelopen oorlog wel van „Flugzeugträger England” en inderdaad kan iedereen, die in die jaren boven Engeland heeft gevlogen, getuigen, dat deze beschrijving niet onjuist was. Het eiland was bedekt met vliegvelden en vormde in de laatste oorlogsjaren de basis voor de grootste luchtvloot ter wereld.

Het luchtoffensief tegen Duitsland, dat in 1942 in het groot inzette en tot het einde van de oorlog werd volgehouden, ging uit van Engeland. Alle brandstof, een groot deel der munitie en alle

grondstoffen voor de overige munitie voor dit offensief werden per schip aangevoerd. Alle vliegbenzine voor de R.A.F. werd geproduceerd in Curaçao en per tanker naar Engeland vervoerd. Dit offensief zou niet mogelijk geweest zijn zonder beheersing van die zeeweg.

Het Britse leger, dat in Egypte was geconcentreerd en dat in de laatste maanden van 1940 onder Generaal Wavell in twee schitterende veldtochten een einde maakte aan de Italiaanse legers in Lybië en in Ethiopië, werd over zee, langs de lange weg van Engeland om de Kaap naar Suez van alle bevoorrading voorzien. Zonder de beheersing van die zeeweg zou Egypte voor de Geallieerden verloren zijn gegaan.

Het Duits-Italiaanse leger in Noord-Afrika was evenzeer van de zeeverbinding afhankelijk voor zijn bestaan, al was het hier een korte verbinding van Italië naar Noord-Afrika. De nederlaag van dit leger in November 1942 in de slag bij Alamein was, behalve aan de aanzienlijke versterking van het Britse leger langs de zeeweg om de Kaap, ook te danken aan gebrek aan benzine doordat enige tankers waren getorpedeerd door Britse duikboten in de weken voorafgaande aan de slag in de Middellandse Zee. De totale ondergang van het Duits-Italiaanse leger in Tunis in Mei 1943 was overigens alleen zo totaal, omdat de zeeweg naar Italië toen totaal was afgesneden.

Bij alle acties op de zeewegen in de Middellandse Zee speelde Malta een belangrijke rol als basis voor luchtstrijdkrachten en onderzeeboten. Ook Malta kon slechts per schip van voorraden worden voorzien en de convoeien naar Malta vulden in de eerste oorlogsjaren mede de roemrijkste bladzijden van de Britse zeemacht.

Na de vreselijke Duitse offensieven in 1941 en 1942 verraste Rusland de wereld door het geslaagde tegenoffensief bij Stalingrad, dat leidde tot de eerste grote nederlaag van de Duitse legers in deze oorlog. Het merkwaardige was, dat deze Russische overwinning mogelijk was, nadat de Duitsers één der belangrijkste Russische industrie-gebieden in het Donetz-bekken, hadden vermeesterd. Dit phenomeen is ten dele te verklaren uit de Russische voorzorg om reeds vóór de oorlog een ander centrum van zware industrie te ontwikkelen achter de Oeral en

doordat de Russen vele fabrieks-installaties uit de bedreigde streken in Zuid-Rusland hadden weggevoerd naar dat gebied. Maar daarnaast moet toch ook gewezen worden op de zeer ruime bijdrage van Engeland en Amerika, die al het mogelijke deden om Rusland weder van oorlogsmateriaal te voorzien. Hoe omvangrijk deze hulpverlening was tonen de volgende cijfers. Alleen Amerika leverde in ronde getallen o.m. de volgende 20 soorten vitale benodigdheden:

bijna 15.000 vliegtuigen, ruim 7.000 tanks, 51.000 jeeps, 376.000 vrachtauto's, 35.000 motorfietsen, 8.000 tractoren, 8.000 luchtdoelkanonnen, 132.000 machinepistolen, 32.000 ton aan explosieven, 2.000 locomotieven, 11.000 spoorwagens, 4 miljoen ton aan voedingsmiddelen, voor 1100 miljoen dollar aan machines en uitrustingsstukken, 2.400.000 ton staal, 754.000 ton chemicaliën, 96 miljoen meter katoenen stoffen, 56 miljoen meter laken, 45.000 ton leer, 3.800.000 autobanden, 15.400.000 paar legerschoenen, voor 1.600.000 dollar aan knopen.

Al dit materiaal, met uitzondering van de vliegtuigen, werd over zee naar Rusland vervoerd, gedeeltelijk door de havens aan de Perzische golf en verder met een daartoe aangelegde spoorweg door Perzië, gedeeltelijk via de havens Moermansk en Archangel in het hoge Noorden.

Langs deze laatste route gingen de beruchte „Russische convoien”, die in de betrekkelijk nauwe passage tussen de Noordkaap en het pakijs bloot stonden aan zeer hevige Duitse lucht- en duikboot-aanvallen en tevens bedreigd werden door slagschepen, zware kruisers en torpedojagers, die een steunpunt vonden in de Fjorden in Noord-Noorwegen. Ondanks deze bedreiging werden bijna 4 miljoen ton lading in de Noord-Russische havens afgeleverd, waartoe in totaal 775 schepen de Amerikaanse en Britse havens verlieten. Hiervan gingen 57 schepen op de uitreis door vijandelijke actie verloren.

Ook het Russische front was dus ten zeerste gebaat bij het geallieerde meesterschap ter zee.

Bovenal deed dit zich echter gelden toen Amerika voldoende bewapend was om op volle kracht aan de oorlog te gaan deelnemen, want alle Amerikaanse strijdkrachten moesten over een oceaan worden vervoerd naar hun terrein van actie en daar via

de oceaan worden bevoorraad. De grote landingsoperaties in Noord-Afrika, Sicilië, Italië en tenslotte Frankrijk waren slechts mogelijk dank zij het meesterschap ter zee. De opmars door Frankrijk en Duitsland, de bevrijding van België en van ons land, waren alle het werk van een leger, dat van overzee was aangevoerd en van overzee werd bevoorraad.

Hetzelfde gold eerst voor de Japanse en daarna voor de geallieerde opmars in de Pacific. Beiden berustten op zeemacht, want iedere opmars van de legers ging gepaard met landingsoperaties, en alle bevoorrading der legers geschiedde over zee. Geen enkel offensief was mogelijk zonder meesterschap der zee.

Die de zee beheerste had het initiatief en kon tijd en plaats van zijn aanval uitkiezen. De tegenstander had slechts af te wachten en moest overal voortdurend gereed staan voor een wellicht nimmer komende aanval.

Bij de landing in Normandië is door de Geallieerden ten volle van deze omstandigheden geprofiteerd, door zo lang mogelijk een duidelijke bedreiging in stand te houden van het kustgedeelte bij Boulogne. De Duitsers, die daar hun sterkste leger hadden opgesteld, durfden deze macht aanvankelijk niet naar het landingspunt in Normandië te verplaatsen uit vrees voor een nieuwe landing in het Pas de Calais-gebied. De versterkingen in Normandië kwamen daardoor te laat om de nederlaag bij Falaise te voorkomen.

In dit verband moet ook worden opgemerkt, dat de Duitsers zich gedwongen hadden gezien de gehele kust van West-Europa van de Noordkaap tot de Pyreneeën te versterken, ten koste van onnoemelijk veel arbeid en honderden kanonnen. Van al deze verdedigingswerken hebben alleen die in Normandië en die op Walcheren actief kunnen optreden, alle overige forten en batterijen vielen zonder meer in handen van de geallieerde legers, toen deze het achterland veroverden.

In het Pacific-gebied zag men een dergelijk beeld. Toen de Japanners nog het meesterschap ter zee hadden en dus in opmars waren, toen vielen de geallieerde garnizoenen hen stuk voor stuk in handen. Onze troepen hadden af te wachten, wanneer de Japanners de tijd rijp achtten voor de aanval, die natuurlijk telkens met overmacht werd ondernomen.

Toen het tij verlopen was, en de Geallieerden de zee beheersten, was de situatie omgekeerd. De Japanners konden t o e n afwachten, wanneer het hun beurt zou zijn om door een geweldige overmacht overmand te worden.

De Japanners waren t o e n genoodzaakt overal sterke garnizoenen te vestigen, die geleidelijk van elkaar en van Japan geïsoleerd geraakten naarmate de Geallieerden hun steunpunten over de Pacific vooruit brachten. Toen dan ook de Japanse regering moest capituleren, bevonden zich in de Indische archipel nog honderd duizenden Japanners, die geen schot hadden kunnen lossen.

Al deze ervaringen uit de laatste oorlog tonen aan, dat zonder meesterschap ter zee, geen overzees offensief mogelijk is. Alleen de beheerscher van de zeewegen kan in een wereld-conflict aanvallen en daar alleen de aanval tot positieve resultaten leidt, terwijl de verdediging hoogstens een negatief succes kan hebben, kan het grootste positieve resultaat, de overwinning in zo'n oorlog, niet worden verkregen zonder meesterschap der zee.

De toepassing van nieuwe wapens zal hierin geen verandering brengen. Ook wapens met grote dracht zijn nauwkeuriger, naarmate men dichterbij het doel komt. In de oorlog over een oceaan is degene, die zijn wapens aan 's vijands kant van die zee kan opstellen, beslist in het voordeel. Maar afgezien daarvan, zal ook in de toekomst de werkelijke beslissing in een oorlog slechts worden verkregen door de bezetting van het vijandelijke land en die kan slechts bereikt worden door de overvoer van een leger. Ook in de toekomst zal geen overwinning mogelijk zijn, zonder meesterschap ter zee.

De vraag rest ons nu, hoe dit meesterschap ter zee werd verkregen.

De aloude theorie, die zegt, dat men daartoe de georganiseerde macht ter zee van de tegenstander moet uitschakelen, bleek ook in deze oorlog op te gaan.

In de Atlantische Oceaan, waar de Duitse vloot zich te zwak achtte om een slag tegen de Britten te wagen, was van den beginne af de oceaan voor de Duitse scheepvaart gesloten, terwijl de geallieerde koopvaardij ononderbroken voortgang vond.

In de Middellandse Zee was het meesterschap gedeeld. In de Oostelijke en Westelijke uiteinden overheersten de Geallieerden, maar in het centrum was het meesterschap in het algemeen in handen van de Italianen.

Alleen wanneer een convooi naar Malta moest worden geleid, concentreerden de Britten een zo sterke macht bij het convooi, dat de overtocht gewaagd kon worden. Overigens bleef de geallieerde koopvaardij buiten de centrale Middellandse Zee, totdat door de verovering van geheel Noord-Afrika voldoende vliegtuig-bases waren verkregen om de zeeweg langs die kust te kunnen verdedigen.

In de Pacific verzekerden de Japanners zich bij het uitbreken van de oorlog van het meesterschap ter zee door hun overval op Pearl Harbour. De Amerikaanse slagvloot werd daardoor voor zo lange tijd uitgeschakeld dat Japan ongehinderd het programma van veroveringen in het Zuiden kon uitvoeren, daardoor een hechte basis aan zijn oorlogseconomie kon geven en zich tevens kon meester maken van een afgeronde ring van steunpunten tussen Indische en Grote Oceaan.

In die eerste periode had Japan het meesterschap ter zee in de Westelijke Pacific en de Indische zeeën, de geallieerde scheepvaart bleef op ruime afstand van dat gebied.

Toen de Japanners het veroveringsprogramma uit hun aanvankelijke operatieplan in April 1942 voltooid hadden, gingen zij over tot een uitbreiding van hun bases-gebied om grotere delen van de Pacific onder het bereik van hun overmachtige vloot t \ddot{e} brengen. In deze uitgestrekte oceaan bepaalden de steunpunten hoe ver de vloten met succes konden optreden.

De Japanse actie richtte zich in de eerste plaats naar het Zuid-Oosten, om de geallieerde verbindingen naar Australië te bedreigen. In begin Mei was een Japanse expeditie op weg naar Port Moresby, doch de geallieerde vloot greep in en de Japanners werden in de slag in de Koraalzee teruggeslagen.

Inmiddels hadden de Japanners nog twee andere acties in gang gezet, een expeditie ter verovering van Midway en een andere expeditie ter bezetting van enige eilanden in de Aleoeten. Door deze acties hoopten de Japanners de Amerikanen verder terug te dringen in de Pacific.

De expeditie naar Midway werd door de Amerikaanse vloot opgevangen en in de slag bij Midway, die van 3 tot 6 Juni werd geleverd, leden de Japanners hun eerste zware nederlaag. Van de 6 grote vliegkampschepen, welke hun vloot toen telde, werden er in deze slag 4 tot zinken gebracht en dientengevolge sloeg het overwicht in de Pacific over naar de Amerikanen. De slag bij Midway vormde het keerpunt in de oorlog tegen Japan.

De nieuwe toestand kon niet dadelijk van invloed zijn op het meesterschap ter zee in de Japanse zône, omdat de afstanden in de Pacific zo groot zijn, dat de Amerikaanse vloot haar werking daar niet kon doen gevoelen, zolang zij geen bases nabij dat gebied bezat. Voor een offensief ter verovering van steunpunten nabij het centrum van de Japanse macht achtten de Amerikanen zich overigens in 1942 nog niet sterk genoeg, zodat zij zich aanvankelijk beperkten tot een afknabbelen van de meest recente Japanse veroveringen in de Solomons-eilanden. Deze actie begon in Augustus 1942.

Pas een jaar later waren de Amerikanen gereed voor een offensief tot het uiterste. Dit begon in November 1943 met een aanval op de Gilbert-eilanden, welke in Januari 1944 werd gevolgd door de verovering van de Marshall-eilanden. De Japanse hoofdvloot, die in de Carolinen bij Truk was geconcentreerd, ontweek de slag door zich terug te trekken naar de Philippijnen.

De Amerikanen zetten door, uitgaande van de nieuw veroverde steunpunten in de Marshall-eilanden en veroverden in Juni 1944, Saipan, Goeam en Tinian in de Marianen. Deze eilanden waren zodanig gelegen, dat hun bezit de Amerikanen in staat stelde zowel de Philippijnen als de kust van Japan te bedreigen.

De Japanse vloot deed dan ook een poging om de Amerikanen terug te slaan, maar werd opnieuw verslagen in de zeeslag in de Philippijnse zee op 19 en 20 Juni 1944.

Na de verovering van Saipan en Goeam was het meesterschap ter zee in de Westelijke Pacific in Amerikaanse handen, zodat eerst de aanval op de Philippijnen kon worden ingezet, later gevolgd door de verovering van Iwo Jima en van Okinawa.

De bezetting van de Philippijnen sneed de gehele Indische archipel van Japan af. De verovering van Iwo Jima en van

Okinawa opende de mogelijkheid ook de verbindingen van Japan met het vasteland van Azië en die langs de Japanse kusten te beheersen, zodat de Japanse scheepvaart volledig werd lam gelegd.

Uit deze gehele geschiedenis van de oorlog in de Pacific blijkt het belang van steunpunten, naast dat van de geconcentreerde macht ter zee, dus van de vloot. De vloot en haar bases vormen samen de grondslag, waarop het meesterschap ter zee rust. Maar zij zijn niet voldoende.

Ook al is de vijandelijke hoofdmacht ter zee verslagen of ook al heeft deze, zoals in het Duitse geval, van het gevecht afgezien, dan kan men nog de koopvaardij niet zonder meer over de vermeersterde zee laten varen.

Want naast zijn hoofdmacht beschikt iedere vloot over strijdkrachten, die speciaal geschikt zijn om de vijandelijke koopvaardij aan te tasten in de door de vijand beheerste zeeën. Dáár was sinds oude tijden het terrein van de kapers en in de moderne tijd zijn dat vooral onderzeeboten en vliegtuigen.

Beide partijen hebben deze aanvalsmiddelen bij voortduring gehanteerd om de koopvaardij van de tegenstander tot zinken te brengen. De Duitse marine heeft zich zelfs geheel en al op deze vorm van oorlogvoeren geconcentreerd en heeft een zeer groot gevaar opgeleverd voor de instandhouding van de vitale geallieerde verbinding over de Atlantische Oceaan.

Maar ook de geallieerden lieten zich niet onbetuigd. In de eerste oorlogsjaren was het vooral de Middellandse zee, die de aandacht vroeg, omdat het centrale deel daarvan door de Italiaanse zeemacht werd beheerst. Aan de aanvallen op de vijandelijke scheepvaart in dat gebied werd ook door Nederlandse onderzeeboten krachtdadig deelgenomen. Zoals reeds opgemerkt droeg de geallieerde duikboot-actie in belangrijke mate bij tot de nederlaag van generaal Rommel bij El Alamein. Behalve met onderzeeboten werd de vijandelijke scheepvaart ook met vliegtuigen aangevallen, opererende van het steunpunt Malta.

Toen Japan in oorlog kwam richtte zich de actie van de Amerikaanse duikbootvloot bijna uitsluitend tegen de scheepvaart in de Japanse zône van de Pacific. Deze aanval werd met grote

kracht ingezet, gesteund door een aanbouwprogramma van 200 nieuwe duikboten, dat de Amerikanen dadelijk ter hand namen. De resultaten waren vrijwel beslissend voor Japan's nederlaag, want niet minder dan 55 % van de Japanse koopvaardij werd door duikboten tot zinken gebracht. Aan het einde van de oorlog was van de Japanse scheepvaart bijna niets meer over.

De zwaarste duikbootoorlog werd echter gevoerd door de Duitsers, die tijdens de oorlog niet minder dan 1100 duikboten aan hun vloot toevoegden. De verliezen van de geallieerde koopvaardij waren dan ook ontstellend zwaar, gedurende de 5 oorlogsjaren gingen 2775 geallieerde schepen met een tonnage van 14.500.000 ton tengevolge van duikbootaanvallen verloren, of 69 % van alle scheepsverliezen, die in totaal 4786 schepen met 21 miljoen ton beliepen. Vijandelijke vliegtuig-aanvallen veroorzaakten 13 % der verliezen, aanvallen van oppervlakteschepen 7 %, mijnen 7 % en aanvaringen en andere meer normale oorzaken 4 %. Als men bedenkt, dat bijna de helft der door duikboten toegebrachte verliezen werd veroorzaakt in het ene jaar 1942, toen 6¼ miljoen ton scheepsruimte door onderzeeboten werd vernietigd, dan kan men zich wel voorstellen, dat de slag in de Atlantie toen de geallieerde oorlogsleiding met de grootste zorg vervulde. De zwaarste verliesmaand was November '42, met een verlies van 117 schepen met meer dan 700.000 ton.

Gelukkig kwam daarna de kentering, al werd ook in Maart '43 nog een verlies geleden van 108 schepen met 627.000 ton. Dat was echter de laatste zwarte maand, daarna daalden de verliezen sterk, terwijl de duikbootverliezen stegen. Bedroegen deze in 1940 42 boten en in 1941 53, in 1942 werden 100 onderzeeboten tot zinken gebracht en in 1943 251.

Door deze enorme verliezen werden de duikboten teruggeslagen. Na Maart 1943 vormden zij geen groot gevaar meer voor de geallieerde oorlogvoering. In totaal werden tijdens de oorlog 635 Duitse duikboten door geallieerde actie in zee vernietigd, 63 werden voorts vernield bij luchtbombardementen op Duitse havens en 83 gingen verloren door andere oorzaken.

Al deze cijfers tonen genoegzaam aan, dat de duikbootoorlog een zo ernstige aanval op het geallieerde meesterschap ter zee

vormde, dat hiertegen de krachtigste maatregelen geboden waren.

Tijdens de conferentie te Casablanca in Januari 1943 erkenden de geallieerde oorlogsleiders het vitale belang van het meesterschap ter zee en gaven zij dan ook aan de bestrijding van de duikboten de allerhoogste prioriteit.

Behalve met duikboten, viel de vijand ook met vliegtuigen op de geallieerde scheepvaart aan, indien deze zich binnen bereik van zijn lucht-bases bevond. Deze aanvallen vormden een ernstig probleem voor de geallieerde scheepvaart naar Noord-Rusland, naar Gibraltar en in de Middellandse Zee.

De Duitse aanval op de geallieerde koopvaardij deed wel zeer duidelijk zien, dat de indirecte bescherming, die aan het zeeverkeer wordt verleend door de uitschakeling van 's vijands hoofdmacht ter zee, niet voldoende is. Een directe bescherming van de koopvaardij is daarnevens onontbeerlijk.

Deze directe bescherming wordt verkregen door de koopvaarders te voorzien van een defensieve bewapening, door hen in het verband van de zeemacht op te nemen en door hen in de meest bedreigde gebieden in convooien samen te vatten en door oorlogsschepen en vliegtuigen te doen begeleiden.

De defensieve bewapening van de koopvaardij is zo oud als de scheepvaart zelf. Met de komst van de stoomschepen en onder de invloed van een lange periode van vrede op zee, geraakte de bewapening van koopvaardij schepen in onbruik, doch reeds zeer spoedig na het uitbreken van een nieuwe zee-oorlog, in 1914, bleek de noodzaak dit oude gebruik in ere te herstellen. Aanvankelijk was de bewapening alleen bestemd voor het afweren van onderzee kapers en bestond dan ook uit een enkel kanon, achter op het schip opgesteld. Met de komst van het vliegtuig als aanvalsmiddel tegen de koopvaardij, is de noodzaak geboren een luchtdoelbewapening op de koopvaarders te plaatsen. In de laatste oorlog is deze luchtdoelbewapening geleidelijk gegroeid totdat gehele batterijen van Oerlikons op de koopvaarders opgesteld waren, naast enkele zwaardere luchtdoelvuurmonden.

Ter bescherming tegen verankerde mijnen werden reeds in de oorlog van 1914—'18 paravanes aan de koopvaardij verstrekt, in de jongste oorlog bracht de komst van magnetische mijnen en

torpedo's de noodzaak de koopvaarders te ontmagnetiseren, waarvoor een elektrisch kabelnet moest worden aangebracht en dikwijls een extra dynamo aan boord geplaatst moest worden. Ook andere defensieve uitrustingen verschenen tijdens de afgelopen oorlog aan boord der koopvaardij schepen, zoals kabelballons ter bescherming tegen laagvliegende vliegtuigen en torpedonetten om torpedo's op te vangen.

Hoe groot de defensieve bewapening der koopvaarders aan het einde van de oorlog was geworden moge blijken uit het feit, dat alleen op de Britse koopvaardij niet minder dan 38.000 man geplaatst waren ter bediening van de bewapening. Menig schip werd dank zij deze uitrusting behouden en vele vijandelijke vliegtuigen zijn in de afgelopen oorlog door koopvaardij schepen neergeschoten. Men mag dan ook zeker verwachten, dat de bewapende koopvaarder in een eventueel toekomstig conflict wederom zal optreden. De nodige voorbereidingen daartoe zullen zeker niet achterwege blijven.

Veel ingrijpender dan de bewapening was voor het bedrijf van de koopvaardij de opname in het verband van de zeemacht. Dit geschiedde door het routeren en door het vormen van convooien.

Het routeren is het voorschrijven van een te volgen route aan een alleen varende koopvaardij schip. Dit geschiedde in de vertrekhaven door de Routeringsofficier (in Eng. de N.C.S.O.). Door deze maatregel was het mogelijk met de laatste gegevens omtrent de dislocatie van vijandelijke strijdkrachten bij het kiezen van de route rekening te houden, verder te zorgen dat de schepen verspreid bleven, zodat een kaper er niet meer dan één tegelijk kon nemen, terwijl tevens kon worden gezorgd, dat de alleenvarende schepen buiten de route van convooien of andere scheepsformaties bleven, terwille van de veiligheid en de geheimhouding van de bewegingen dier formaties. Bovendien wist men door deze maatregel voortdurend, waar ongeveer de schepen zich bevonden, hetgeen in vele opzichten van nut was.

De convooien waren formaties van koopvaardij schepen, die onder bevel van een zeeofficier, als een verband van oorlogsschepen de zee bevoeren. Tot convooi-vorming werd overgegaan op trajecten, welke in het bijzonder bedreigd werden, voor alle schepen beneden een bepaalde snelheid. De snellere schepen

voeren als regel afzonderlijk omdat hun snelheid een zekere mate van veiligheid gaf.

Het convooistelsel had het nadeel, dat het een verlies aan effectief draagvermogen van circa 30 % tengevolge had om de volgende redenen:

Ten eerste moesten de schepen op elkaar wachten bij de samenstelling van een convooi, hetgeen tijdverlies gaf;

Ten tweede werd de convooi-vaart bepaald door het langzaamste schip, hetgeen voor alle andere schepen wederom tijdverlies betekende;

Ten derde veroorzaakte de gelijktijdige aankomst van een convooi schepen veelal een opstopping in de havens van bestemming, waardoor ook weer tijdverlies ontstond.

Tegenover dit nadeel stond het voordeel van een veel grotere veiligheid om de volgende redenen:

Ten eerste de concentratie van alle schepen in enkele compacte formaties, welke moeilijk te vinden waren, zodat kruisende onderzeeboten gewoonlijk een ledige zee zagen;

Ten tweede de mogelijkheid met een convooi te manoeuvreren, dus b.v. gesignaleerde onderzeeboten te ontwijken;

Ten derde de mogelijkheid de convooien te doen begeleiden door beschermende oorlogsschepen en vliegtuigen.

De afgelopen oorlog heeft opnieuw bewezen, dat convooivorming noodzakelijk is in alle gebieden, waar veel scheepvaart is en een ernstige bedreiging door vijandelijke onderzeeboten of vliegtuigen bestaat.

Het aantal convooi-routes werd dan ook tijdens de oorlog zeer uitgebreid.

Op de zeer druk bevaren routes, zoals die over de Noord-Atlantische Oceaan, voerde men snelle en langzame convooien in, door alle schepen boven een bepaalde snelheid in de snelle convooien te plaatsen. Men kon hiertoe pas overgaan, toen voldoende escorte-schepen beschikbaar waren.

Op deze drukke route was het aantal schepen van een convooi soms aanzienlijk. In Augustus 1944, toen de duikbootbedreiging tijdelijk bezworen was door de verovering van de duikbootbases Brest en Lorient in Frankrijk en de daardoor noodzakelijk geworden verplaatsing dier bases naar Noorwegen, kwam zelfs

een convooi van 167 schepen veilig van Canada naar Europa.

Dit ene convooi droeg meer dan een miljoen lading, waarbij meer dan 10.000 auto's.

De convooien werden begeleid door een escorte van oorlogsschepen en vliegtuigen.

In de eerste oorlogsjaren hadden de Geallieerden steeds te kampen met een tekort aan escorte-vaartuigen en -vliegtuigen. Gelukkig was de Duitse duikbootvloot toen nog niet groot, zodat de gevolgen niet al te ernstig waren. Toen later het aantal Duitse duikboten sterk toenam, dank zij grote aanbouwprogramma's, toen groeide om dezelfde reden ook het aantal geallieerde duikboot-bestrijdingsmiddelen.

Bij het uitbreken van de oorlog was het voornaamste wapen tegen de duikboten de dieptebom, geworpen door een vaartuig, dat uitgerust was met een Asdic, een toestel, waarmee men onder water varende duikboten kon opsporen door middel van ultra sonore geluidstrillingen. Dank zij dit toestel werden in het begin van de oorlog vele duikboten vernietigd, maar zij pasten hun taktiek hieraan aan, door bij voorkeur 's nachts boven water aan te vallen. Het geallieerde antwoord was de radar, gemonteerd op schepen en op vliegtuigen, en de indeling van steeds meer vliegtuigen bij de duikbootbestrijding. Bovendien werden later betere wapens ingevoerd, dieptebommen voor vliegtuigen en later vuurpijlbommen, zowel op schepen als vliegtuigen. Dank zij deze middelen en tenslotte ook de toevoeging van escort-carriers aan de convooien, die daardoor overal op de ceaan over een vliegtuig-bescherming konden beschikken, was het mogelijk het duikbootgevaar te bezweren. Na Maart 1943 daalden de verliezen door de duikbootoorlog sterk, terwijl het getal der iedere maand vernielde duikboten hoog bleef. Weldra werden zelfs meer duikboten vernield, dan geallieerde koopvaarders.

Dit resultaat werd slechts bereikt na een zeer verbitterde strijd, waarin duizenden zeelieden van marine en koopvaardij het leven hebben gelaten. Alleen de Britse koopvaardijvloot verloor hierbij 23.000 man, onze eigen koopvaardijverliezen van 2600 man werden eveneens voor het grootste deel in de strijd tegen de duikboten geleden.

Een van de voornaamste lessen van die strijd was de absolute

noodzaak van een eenhoofdige leiding van oorlogsschepen, vliegtuigen en koopvaarders.

In het begin van de oorlog ontbrak hieraan nog veel, maar onder de druk der omstandigheden trad weldra verbetering in en zo werd reeds in Februari 1941 te Liverpool een Combined Sea and Air H. Q. ingericht voor de Opperbevelhebber van de Western Approaches Admiraal Noble. In April d.a.v. kreeg de Admiraliteit de operational direction van het Coastal Command door tussenkomst van de Opperbevelhebber van het Coastal Command. Deze organisatie bleef aan Britse zijde tot het einde van de oorlog bestaan.

Ook de koopvaardij moest in zee als onderdeel van de zee-macht optreden. Zonder haar actieve medewerking, zou de handhaving van het zeeverkeer niet mogelijk geweest zijn.

Uit de omstandigheid, dat na Maart 1943 de nog zeer sterke Duitse duikbootvloot slechts matige successen kon boeken ten koste van zware verliezen, mag niet de gevolgtrekking gemaakt worden, dat de duikboot definitief overwonnen is. In het laatste oorlogsjaar werkten de Duitsers hard aan een nieuw type duikboot, dat een zeer grote snelheid kon ontwikkelen onder water en daardoor een volledige omwenteling zou moeten brengen in de afweer-tactiek. Gelukkig eindigde de oorlog vóórdat grote aantallen dezer boten konden worden ingezet. De eersten waren juist in actie gekomen, toen Duitsland moest capituleren. Hoe belangrijk de betekenis van deze nieuwe Duitse vinding geacht wordt, blijkt wel uit het feit, dat de Amerikanen dit nieuwe snufje reeds hebben overgenomen en in toepassing gaan brengen op de eerste twee oorlogsschepen, welke zij sedert de oorlog in aanbouw willen nemen. Dit zijn twee nieuwe onderzeeboten, voorzien van een machine-installatie van het nieuwe Duitse type.

Mocht dus onverhoopt nogmaals een oorlog uitbreken, dan moet zeer zeker gerekend worden met het optreden van onderzeeboten tegen de koopvaardij. Iedere oorlogvoerende zal doordrongen zijn van het belang van het zeeverkeer, waarvan de koopvaarders de dragers zijn.

Evenals in de afgelopen oorlog zal ook in een eventueel toekomstig conflict de zwakkere ter zee zijn aanvallen richten tegen de koopvaardij-schepen, de peilers, waarop de offensieve

oorlogvoering van de sterkere rust. De beheersers van de zee zal hiermede rekening moeten houden.

Wat ons eigen land betreft is het een feit, dat wij door de eeuwen heen zeevaarders zijn geweest. Een tijdlang waren wij de belangrijkste zeemogendheid, om de simpele reden, dat een zeer groot deel der bevolking de vrachtvaart beoefende als middel van bestaan. In moderne tijd zijn wij door machtiger staten voorbij gestreefd, maar nog altijd is Nederland een zeevarend land en vormt onze koopvaardijvloot een naar verhouding groot deel van de wereldhandelsvloot. In 1939 bezaten wij ruim 4 % van de wereldkoopvaardij. Na Noorwegen en Engeland had Nederland per hoofd van de bevolking de meeste scheepvaart. Alleen reeds om deze reden heeft Nederland een groot belang bij alles, wat op zee gebeurt en vervult Nederland, in vreedestijd zowel als in oorlogstijd, ter zee een naar verhouding belangrijke rol. Dat is in de afgelopen oorlog wel duidelijk gebleken. De deelname van de Nederlandse koopvaardij is van belangrijke invloed geweest op het behoud van de zeeverbindingen voor de Geallieerden en daardoor op de eindoverwinning. In de toekomst zal het niet anders zijn, tenzij de aard van ons volk zou veranderen, en daarop duidt nog niets. Alleen al om deze reden zal het nodig zijn bij alle beschouwingen over Nederland's krijgstoerusting, de zee niet te vergeten en aan de zeemacht een ruime plaats toe te wijzen.

Bovendien echter is Nederland zelf, door zijn dichte bevolking, dermate afhankelijk van invoer van levensmiddelen en grondstoffen, dat de bevolking bij een afsluiting van het land niet kan blijven leven. Ons volk heeft dat aan den lijve gevoeld in de hongerwinter 1944/45. Mocht nog eens een toestand ontstaan, waarbij Nederland aan de landzijde afgesloten zou zijn, dan zou de zeeverbinding dus beslissend zijn voor het leven van de bevolking. Ook om die reden is zeemacht, in de betekenis van een voldoende sterke marine en een goed voorbereide koopvaardij, een levensbelang voor ons volk. Ik moge hiermede besluiten.

Overste Hetteema, die de gehele oorlog als gezagvoerder van gróte Nederlandse koopvaardij schepen heeft mede gevochten, zal U zo dadelijk iets meer vertellen omtrent de rol, die de koopvaardij in oorlogstijd moet vervullen.

Mijnheer de Voorzitter, Excellenties, Mijne Heren,

In aansluiting op de rede van Kolonel Nuboer wil ik U het het een en ander mededelen omtrent het werk van de koopvaardij in de afgelopen oorlog, gezien door de ogen van een koopvaardijman.

De volgende 7 punten zullen worden besproken:

1. Het vormen van convooien.
2. Het uitloopen van convooien.
3. Het convooi in zee.
4. Het bewapenen van koopvaarders.
5. De organisatie van de gewapende koopvaardij.
6. De scheepsorganisatie en enige resultaten.
7. Enige luchtaanvallen.

1. **Het vormen van convooien.**

A. Reeds in 1905 werd door de Engelse marine in de organisatie een afd. Trade Division (wij spreken van Handelsbescherming) opgenomen, teneinde contact met de koopvaardij te hebben en de marine omtrent de koopvaardij van voorlichting te dienen.

In 1914 bij het uitbreken van de oorlog evenwel, was er voor de koopvaardij nog zeer weinig bewapening gereed en pas langzamerhand kwam dit beschikbaar.

Toen in de vorige oorlog door de koopvaardij grote verliezen werden geleden, vatte de Admiraliteit het plan op de koopvaardij in convooien te laten varen. Bij een bespreking hieromtrent met verschillende gezagvoerders, officieren en hoofdmachinisten werd het convooivaren door koopvaardijsschepen door het koopvaardijpersoneel niet mogelijk geacht. Van deze zijde werd aangevoerd, dat het niet mogelijk was positie in een convooi te handhaven door de verschillen in tonnages en paardenkrachten.

De Admiraliteit zette evenwel kort daarna haar zin door en toen bleek direct dat zelfde jaar al, dat hoewel schepen van verschillende tonnages en paardenkrachten in een convooi werden samengevat, ongevallen hierdoor sporadisch voorkwamen en het afwijzende advies van de zijde van de koopvaardij

ingegeven was door een te grote bescheidenheid van dit personeel.

De verliezen door vijandelijke duikboten, welke in April 1917 800.000 ton bedroegen, gingen hierna sterk omlaag.

B. Bij het uitbreken van de laatste oorlog werd ogenblikkelijk door de Admiraliteit besloten de koopvaardij in convooiverband te laten varen en werden in deze convooien ook schepen van de geallieerde en zelfs neutrale landen opgenomen, wederom met zeer goede resultaten.

Het gehele transport, dus niet alleen van goederen, doch ook van personeel van marine en leger, enz., stond onder leiding van de marine vanaf het vertrek, totdat de bestemming bereikt was. Daarvoor en daarna viel dit onder M.O.W.T. (Ministry of War Transport) (bij ons zou dit kunnen zijn het Directoraat van Scheepvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

C. Het vormen van een convooi door de N.C.S.O. (Naval Control Service Officer) (Routeringsofficier).

Bij het bepalen van de plaats in een convooi van koopvaardij-schepen had deze N.C.S.O. met verschillende omstandigheden rekening te houden.

1e. Met de bestemming, of, indien niet alle schepen voor één haven bestemd waren, dan toch in alle geval met de richting van de bestemmingshavens, waarbij in dit laatste geval tevens rekening was te houden met de splitsing aan het eind van de reis waar sommige schepen het convooi zouden verlaten.

2e. Met de snelheidsklasse. Er waren 3 klassen convooien, n.l. 7 mijl, 9 mijl en 13 mijl. In elke klasse werden schepen opgenomen, die in staat waren iets meer dan de aangegeven mijlen te kunnen lopen. De schepen boven 15 mijl voeren in de regel òf onafhankelijk òf waren in snelle kleine convooien verenigd (troepenschepen).

3e. Met de ladingen, b.v. schepen met zeer gevaarlijke ladingen kregen een plaats in het midden van het convooi, terwijl b.v. nooit een tanker vlak naast of bij een schip met ammunitie

geplaatst werd. Ook met de critieke vaart werd rekening gehouden. Motorschepen hebben n.l. een of meerdere gebieden waarin het aantal omwentelingen critiek genoemd wordt en waarbij zware trillingen optreden. Wanneer deze critieke vaart ongeveer overeenkwam met de convooivaart, werden dit soort schepen bij voorkeur in de achterste linie geplaatst, alwaar een dergelijk schip dus gelegenheid had afwisselend langzamer of vlugger te varen („heen en weer te zagen”) en hierdoor de voorliggende linies niet te beïnvloeden.

De schepen met een z.g. Net Defence A.N.D. (Admiralty Net Defence), d.w.z. uitgerust met anti-torpedonetten, werden bij voorkeur aan de buitenkant van een convooi geplaatst, in de hoop dat door onderzeeërs afgeschoten torpedo's in de netten opgevangen zouden worden. Een schip kwam te New York binnen met 2 torpedo's in het net, terwijl van een aanval door onderzeeërs niets gemerkt was.

Sommige schepen werden aangewezen als „rescue-ship” en in de achterste linie geplaatst met de instructie bij vergaan van een van de schepen van het convooi hulp aan de bemanning te bieden. In het begin werden hiervoor willekeurige koopvaardij-schepen gebruikt doch later speciale en ook speciaal ingerichte korvetten. Hierdoor werd het gevoel van veiligheid en zekerheid bij verlies van een schip bij de bemanning van het gehele convooi versterkt. Het convooi zelf n.l. voer, wat ook geschiedde, steeds door.

Al deze overwegingen werden ingegeven, door de lessen uit de practijk, omtrent de meest gevaarlijke plaatsen in een convooi. Vaak is gedacht, dat voor deze gevaarlijke plaatsen de geallieerde schepen werden uitgezocht en noemden de Noren en wij deze plaats de „Place of honour”. Het gebruik van dit gezegde tegenover de N.C.S.O. was niet geheel vrij van sarcasme.

Door de N.C.S.O. werden convooi-instructies gegeven. Hierin waren vermeld de nummers van elk schip, waardoor de plaats in de convooiformatie bepaald werd. Het laagste nummer was altijd 11, dit betekende het eerste schip in de eerste kolom. Voorbeeld convooi nummers:

11	—	21	—	31	—	41	—	51
12	—	22	—	32	—	42	—	52
13	—	23	—	33	—	43	—	53

Verder verstrekte de N.C.S.O. gegevens van de schepen, o.m. masthoogte (voor het meten van de onderlinge afstand); de vaart van elk schip; of een schip met draadloze telegrafie of telephonie was uitgerust welk schip rescue-ship was; wie Commodore en wie Vice-Commodore was; wie geluid- en lichtseinen moest herhalen; welke lading aan boord was. Voorts regelde hij bijzonderheden omtrent afvaart, diverse formatie's, de route van de eerste dagen, verschillende rendez-vous punten, wat te doen bij het eventueel uit het convooi geraken door mist of technische oorzaken, en gaf hij voorschriften omtrent het terugkeren of het doorvaren bij het uit convooi geraken en bijzondere naamseinen ter identificatie van eigen vliegtuigen of oorlogsschepen.

2. Het uitlopen van een convooi.

Alvorens een convooi naar zee ging, werd in de regel aan de N.C.S.O. in tegenwoordigheid van de S.O. escorte (Senior Officer escorte), d.w.z. de zee-officier, die de escorte-schepen commandeerde en die verantwoordelijk was voor de beveiliging en bescherming van een convooi als geheel, samen met de gezagvoerders van de schepen van het convooi, de verschillende bijzonderheden van het convooi en afvaart besproken.

De tijd werd bepaald, waarop elk schip een bepaald punt, in de regel de Boom Defence (haven afsluiting), moest passeren. Meestal was No. 1 de Commodore. Verder werd in één linie afgevaren volgens opgegeven nummers van passeren. De vaart hierbij was gesteld op 2 mijl beneden convooivaart, totdat buitengaats de convooi-formatie gereed was, waarna telkens op order van de Commodore de snelheid met 1 mijl werd opgevoerd.

Daar bij het ten anker liggen van een convooi op de verzamelplaats de nummers nog onbekend waren, was het nodig enige uren voor het vertrek de nummers door elk schip te laten hijsen, zodat (ongeveer) door de gezagvoerder kon worden bepaald, wanneer hij anker-op moest gaan, teneinde zijn positie

in deze linie in te nemen. Het escorte wachtte in de regel buiten op zee het convooi op eif voer ook daarna niet in convooiverband mee; wel werden sommige oorlogsschepen en dan vooral eigen onderzeeërs in het convooi opgenomen wegens het gevaar; dat deze van eigen vliegtuig aanvallen anders zouden hebben te vrezen.

3. Het convooi in zee.

In het begin van deze oorlog was, wat escorte-vaartuigen betreft, practisch niets aanwezig.

In de winter van 1940 bijv. had een convooi van 50 schepen als escorte slechts de hulpkruiser H.M.I.S. „Buloloh”, een hiertoe omgebouwd Australisch passagiersschip. Het eigenaardige hierbij was, dat dit schip gedurende de dag door het convooi nooit te zien was. Het kruiste dan vooruit, buiten zicht, teneinde eventuele aanvallers eerder op te merken.

Later in de oorlog, toen meer escorte-schepen beschikbaar kwamen, werd dit alles natuurlijk beter.

De Commodore was voornamelijk verantwoordelijk voor de interne organisatie van het convooi en zorgde dus onder andere, dat elk schip zijn plaats behield. Verder bleef elke gezagvoerder verantwoordelijk voor de navigatie van zijn eigen schip.

Een koersverandering van het gehele convooi kon door de S.O.-escorte en ook door de Commodore bevolen worden. Het gebeurde evenwel soms, dat in verband met bijzondere gevaren, welke te Londen in de z.g.n. Plotting-room onderkend werden, door deze Plotting-room een koersverandering werd bevolen. Als regel werd in de Atlantische Oceaan van koers veranderd gemiddeld 10 minuten nadat deze verandering te Londen bepaald en de order daartoe uitgezonden was. Het is voorgekomen, dat 4 minuten na de beslissing te Londen een convooi in het midden van de Atlantische Oceaan 90 graden van koers veranderde.

Zodra mogelijk na vertrek werd uiteraard het geschut beproefd, niet alleen het A.A. doch ook het zwaardere geschut, hetgeen vaak aanleiding gaf tot interessante wedstrijden.

Verder werd bepaald volgens welke zigzag diagrammen gezigzagd zou worden. Hiertoe was een boekje met meerdere

diagrammen verstrekt, terwijl ook later een z.g.n. zig-zag klok werd meegevoerd, die diende aan te geven wanneer volgens het schema een koersverandering moest worden gemaakt.

In geval van directe duikbootaanvallen konden de schepen door het maken van emergency turns (nood koersveranderingen) niet alleen van koers, doch ook van positie veranderen. Slechts zelden werden meer dan 2 van deze emergency turns achter elkaar gemaakt, hoewel Admiral Burrough, de aanvoerder van de aanval in Noord-Afrika, voor oefening éénmaal een convooi van 52 schepen, waartussen en waar omheen 26 oorlogsschepen voeren, 8 emergency turns over één kant binnen de 40 minuten deed uitvoeren. Daar de verhouding van tonnages tot paardenkrachten van al deze schepen verschillend was en dus ook bij koersverandering het ene schip meer geremd werd dan het andere, was het zeer moeilijk om in positie te blijven. Na deze proefneming van onze aanvoerder waren waarschijnlijk alle 52 koopvaardij-kapiteins enigszins duizelig, maar de Admiral Burrough maakte het goed door een sein te zenden „Well done Convoy. I could not do this better with men of war”.

Het was natuurlijk noodzakelijk, dat elk schip zo goed mogelijk zijn positie behield. Hiervoor was het nodig, dat door het machinekamer personeel precies de omwentelingen, zoals opgegeven door „de brug”, werden gemaakt en bemerkten we, dat het voor de machinisten mogelijk was de omwentelingen op 1/8 omwenteling per minuut nauwkeurig te regelen.

Het is voor een leek misschien eigenaardig, dat bij mist de schepen dichter bij elkaar varen, dan bij helder weer. Was over het algemeen de afstand in het laatste geval tussen de schepen 550 meter en de afstand tussen de kolommen of linies 900 meter, bij mist kwamen de linies dichter bij elkaar en bedroeg dan de afstand 150 à 200 meter en werd dan gevaren op mist-boeien, het toestel, dat elk schip aan een lijn van ongeveer 200 meter meesleepte en wat voor het volgende schip een aanwijzing tot positiebepaling was. Ook werd de positie bepaald door geluidseinen door de leiders van elke kolom of linie.

Bij aankomst op een bepaald punt werd een convooi gesplitst, afhankelijk van de bestemming van de schepen, terwijl ook op

dit punt of verder naar binnen gelegen punten, opheffing (dispersal) van het convooi plaats vond.

Vanzelfsprekend werden alle bewegingen en exercities gedaan op order van de Commodore, welke deze met verschillende soorten seinen beval.

4. Het bewapenen van koopvaarders.

Ook in Engeland was in 1940 nog maar weinig bewapening voor de koopvaardij aanwezig, terwijl wij zelf in Mei 1940 praktisch niets hadden; in elk geval hebben wij hier niets van gemerkt. Toen dan ook diverse naties in 1940 mede in de oorlog betrokken werden, voeren de schepen in het begin zonder enige werkelijke bewapening, uitgezonderd de schepen welke voortdurend op de Oostkust van Engeland bleven varen. Dit laatste, omdat het gevaar van aanvallen op deze kust wel zeer groot was. De enige bescherming, welke wij aanvankelijk ontvingen, bestond uit zandzakken om brug en radiohut. Deze zandzakken werden later vervangen door cementplaten om stuurhuis, kaartkamer en radiohut. Na ongeveer een half jaar werd geplaatst een 4" (10 cm.) kanon op het achterdek, ter verdediging tegen onderzeeërs en bovenwater strijdkrachten. Hierdoor was het nodig de schepen te versterken op de plaats waar dit geschut werd opgesteld en gaf deze versterking, buiten de kosten, zeer veel oponthoud, doordat eerst verschillende scheepsdelen gesloopt moesten worden. Verder werden aan boord geplaatst enige zeer lichte machinegeweren en ook een z.g. bombthrower (wij noemden dit stoomkanon), een toestel waarmede lichte handgranaten ongeveer 60 meter omhoog geworpen konden worden. Ook nog enige zeer lichte rockets met kleine parachuten en staaldraad en zelfs vliegers, welke wij, tot groot genoegen probeerden op te laten. Met deze „wapens" waren wij reeds kinderlijk blij, hoewel later bleek, dat de A.A. bewapening (lucht doel bewapening) tegen vliegtuigen weinig te betekenen had. In 1941 werd de eerste Oerlikon geplaatst en kwam er, vooral nadat de Amerikaanse industrie op gang was gekomen, geregeld meer voor de koopvaardij beschikbaar.

Verder kregen schepen boven 15 mijl snelheid depth charges (dieptebommen) tegen onderzeeërs. Langzamerhand werd dus

de bewapening opgevoerd, niet alleen wat kwaliteit, doch ook wat de hoeveelheid betreft. Zo had b.v. een vrachtschip, de „Tabinta” van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”:

1 kanon 4

3 van 3 (bruikbaar als afweer tegen onderzeeërs en vliegtuigen)

2 à 37 mm A.A. (de z.g.n. A.A.C. semi automatic) en 8 Oerlikons à 20 mm.

bediend door eigen bemanning, aangevuld met 24 man van de U.S.N. de z.g.n. Armed Guard, onder leiding van 1 officier van de U.S.N.

De „Marnix van St. Aldegonde” had b.v.

1 kanon 4

2 twaalfponders (bruikbaar als afweer tegen onderzeeërs alsook vliegtuigen)

eerst 1 later 3 Bofors

10 later 12 Oerlikons

en 2 toestellen om raketten af te vuren (de z.g.n. Pillar-boxes), dit alles bediend door eigen bemanning, aangevuld met 46 man D.E.M.S. personeel, terwijl voor aanbrengen van ammunitie verschillende ammunitieploegen, onder leiding van 2 officieren van de „Marnix van St. Aldegonde” gebruikt werden. Deze ammunitieploegen bestonden uit totaal 160 man „gedwongen vrijwilligers”.

5. De organisatie van de gewapende koopvaardij (Personeelsorganisatie).

In het begin werden schepen verdedigd alleen door het aan boord zijnde koopvaardijpersoneel. Hiertoe werden in verschillende Engelse en ook Empire havens korte cursussen gegeven, welke voor een vuurleider \pm 3 weken en voor de kanonnières 2 weken in beslag namen (en dan wisten wij er alles van).

Doordat nu tengevolge van de wachten bij het geschut het schip zelf niet meer onderhouden kon worden en ook de dienst te zwaar werd voor de reeds altijd geringe vaste bemanning (elke rederij poogt altijd haar schepen met een minimum

bemannings te laten varen), werden speciale kanonnières (gunners) bijgeplaatst. In het begin Merchant Navy gunners, later, doordat deze voor het werk op de schepen zelf nodig waren, werd D.E.M.S. personeel aan boord geplaatst. Dit laatste personeel werd op de Engelse kust vaak afgelost door het personeel van het z.g.n. Maritime Regiment, teneinde het D.E.M.S. personeel gedurende deze tijd enige rust te kunnen geven. Het „Maritime Regiment”, bestaande uit meerdere regimenten, (voor zover mij bekend tot een totaal van 24.000 man) werd onttrokken aan het leger; ook in de meest benarde tijden. Wel een bewijs, dat men een goede bescherming van de koopvaardij-schepen nodig achtte.

Een gewoon vrachtschip kreeg 6 man D.E.M.S. personeel aan boord. Pasagiersschepen, o.a. de „Marnix van St. Aldegonde”, kregen hiervan 46 man.

D.E.M.S. betekent Defensively Equipt Merchant Ship; toen later de bewapening steeds meer opgevoerd werd, veranderden sommigen van dit personeel de D. in O. en werd bij ons het personeel O.E.M.S. (Offensively Equipt Merchant Ship) genoemd.

Door de Royal Navy was bepaald, dat dit D.E.M.S. personeel (Royal Navy personeel) direct onder de gezagvoerder stond; ook de officier van de Royal Navy, die op de grote schepen boven dit personeel geplaatst was stond onder de gezagvoerder; zij monsterden in den regel aan zoals het gewone koopvaardijpersoneel en deelden hierdoor in sommige voordelen, welke dit laatste personeel genoot. Over het algemeen bestond tussen het D.E.M.S. en koopvaardijpersoneel een zeer goede samenwerking.

In Amerika was de organisatie enigszins anders, in zover dat daar aan boord werd geplaatst een Armed Guard, onder bevel van een officier van de United States Navy, die verantwoordelijk was aan de autoriteiten van de United States Navy, die niet monsterde en voor het gevoel van de Nederlandse, Engelse en Noorse gezagvoerders een eigenaardige positie innamen, n.l. omdat hij bepaalde of het vuur in een gevecht geopend werd, of niet. Verder plaatste de United States Navy veel meer personeel aan boord, doch eerlijkheidshalve zij vermeld, dat ook veel meer bewapening verstrekt werd.

6. De scheepsorganisatie en enige resultaten.

Op elk schip werd een speciale bewapeningsrol opgemaakt, waarin voor een ieder een post was aangewezen in verschillende diensten, zoals b.v. het uitkijken in vaste sectoren; opletten op seinen van de Commodore; bemannen van het geschut; ammunitie opvoeren; extra brandweer en lekdiens.

Bij een invasie bleek het ons nodig het gehele personeel vast in te delen en iedereen volledig op de hoogte te brengen van zijn taak. Van deze indeling kon beslist niet afgeweken worden, ten einde zeker te zijn, dat alles goed liep. Toen dit bij ons aan boord was geschied, hielden wij nog 3 man over als reserve voor eventuele ongevallen.

De dekdiens verzorgde de navigatie, het ankeren, het vieren van de aanvalsbotten, de bediening van de shrambling nets (de netten waarlangs die troepen, welke na de eerste landing de manschappen aan de wal gingen aanvullen van het schip in de boten omlaag klauterden). Bij de eerste aanval n.l. werden de sloepen bemand met troepen gevierd. Het bedienen van de scheepsluidsprekerinstallaties, de leiding en gedeeltelijke bediening van het geschut en het behandelen van bomen en kranen, (dus het laadgerei) voor L.C.M.'s (Landing Craft Mechanised) en lading behoorde mede tot de taken van de dekdiens.

De machinekamer had een extra brandploeg in de machinekamer. Te allen tijde was de gehele machine-installatie gereed om direct te kunnen manoeuvreren, terwijl ook van dit personeel meerdere bij het geschut geplaatst waren.

De civiele diens had ook te zorgen voor een extra brandploeg onderdeks in de passagiers- of troepenafdeling. De huishoudelijke diens ging gewoon door. Natuurlijk waren de menu's enigszins eenvoudiger dan toen het schip nog als passagiersschip voer; bijv. werd door hen 1000 L. thee ineens gezet.

De medische diens had de zorg voor gewonden en het transport vanaf de boten naar het hospital of de noodhospitalen. Langszij komende gewonden werden met een aan boord ontworpen installatie, (de z.g.n. gewondenbak) vanuit de boten aan boord genomen. Deze bak werd met handkracht door Javaanse

bedienden omhooggetrokken en de deuren van het E. dek binnen gezwaaid.

Tijdens de oefeningen voor de invasie van Noord-Afrika was door ons bemerkt, dat het nodig was, anderhalf uur voordat de eerste flotille-boten moest worden gevierd, reeds met verschillende voorbereidingen voor de troepen te beginnen. Wij noemden nu het moment waarop dit eerste vieren plaats moest hebben „Ships Zero time”. Indien dit b.v. middernacht was, werd te 10.30 uur Ships Zero time — 1½ uur) een sein gegeven en hadden de troepen hierna een half uur voor inpakken, schrijven van een laatste brief, enz. Hierna kwamen 25 minuten voor „Last drill”; daarna 10 minuten om zich van hun secties naar de plaats van instappen (Boatstation) te begeven daarna 10 minuten teneinde aan het donker te wennen; daarna 10 minuten om van de inschepingsplaatsen in de aanvalsboten te gaan. Indien alles op tijd gebeurde, wachtte de troep 5 minuten in de boot en werd dan gevierd. Dit vieren geschiedde door onze eigen koopvaardijbemanning, aangezien gebleken was, dat het personeel van de boten zelf en het reserve personeel hiertoe niet capabel was; begrijpelijk is, dat wanneer met een boot een ongeval zou geschieden, het verder onmogelijk zou zijn nog één soldaat in een boot te krijgen.

Later bij oefeningen op de Schotsche kust voor de invasie van Sicilië bleek al direct, dat dit systeem groot vertrouwen gaf aan de officieren en aan soldaten van het Royal Canadian Regiment.

Resultaten van de bewapening. Doordat de koopvaardij bewapend was, was het voor de vijand noodzakelijk bij een aanval meer vliegtuigen of onderzeeërs in te zetten. Er zijn te veel gevallen bekend, waarbij door de koopvaardij aan de vijand afbreuk werd gedaan, om deze afzonderlijk te vermelden; wel een van de meest vermeldenswaardige gevallen is dat van het m.s. „Ondina” hetwelk met haar geschut een Japanse hulpkruiser tot zinken bracht en hoewel zelf zwaar beschadigd, nog veilig binnen gebracht kon worden.

Nodig is nu voor een eventueel volgend conflict, dat niet alleen de schepen doch ook het personeel gereed is, om de taak te kunnen vervullen waarvoor zij bestemd zijn in oorlogstijd. Ten-

einde te voorkomen, dat wederom grote verliezen optreden en grote vertragingen ontstaan, zou dit niet op het laatst moeten geschieden.

Het zou mij persoonlijk niet verwonderen, indien door onze Regering hiertoe binnenkort stappen zouden worden genomen.

7. Enige luchtaanvallen.

Ik wil U nu iets voorlezen uit het rapport, gemaakt door mijn eerste Officier, omtrent enige aanvallen tijdens de invasie van Noord-Afrika.

Zaterdag 7 November.

's Morgens bij het aanbreken van de dag een schip getroffen (torpedering door onderzeeër), schip binnen gekomen.

Te 16.00 onderzeeër recht vooruit, geen aanval. 's Avonds tijdens schemering aanvallen van enige zeer hoog vliegende vliegtuigen.

(4 gezien). Enige bommen werden geworpen, doch misten, vielen ver van ons af. Vuurden met A.A. geschut.

Zondag 8 November.

Ten anker te „Apple White” des nachts flares boven Algiers. Ten 16.30 uur twee vliegtuigen over, twee bommen vielen ongeveer 200 mt. ver van ons af.

Maandag 9 November.

Voor aankomst Algiers van 17.15 tot 18.00 uur een zware lucht-aanval van hoog en enige laag vliegende vliegtuigen, enige bommen vielen, doch ver mis. Vuurden met A.A. geschut.

Zagen drie vliegtuigen vallen. Een laag vliegend vliegtuig aan B.B. zijde werd met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid door onze „Bofors” omlaag gehaald. (Zagen verscheidene treffers). Aan S.B. zijde werd waarschijnlijk door onze S.B. 12 Pdr. een hoog vliegend vliegtuig in vlammen omlaag gehaald.

Dinsdag 10 November.

Algiers. 's Morgens ten 06.00 luchtaanval door twee laagvliegende vliegtuigen, nergens schade, een vliegtuig werd vernietigd.

Woensdag 01 November „BOUGLE”.

Aankomst ten ongeveer 05.00 daglicht. Ten 05.30 een lichte aanval, zwaar A.A. vuur van alle schepen.

Van 14.30 tot 15.00 uur van enige hoog vliegende vliegtuigen een aanval, daarna een aanval van 4 laagvliegende Italiaanse vliegtuigen. Een dezer laatsten werd waarschijnlijk door onze „Bofors” neergeschoten. Bommen werden afgeworpen op zeer grote afstand.

15.50 tot 16.05 enige hoog vliegende vliegtuigen. Bommen vielen nabij het stoomschip „Cathay” en twee niet ver aan B.B. zijde van ons schip. Vrij goed geconcentreerd afweervuur van schepen en patrouille-vaartuigen.

Loste de gehele dag, alleen tijdens het heetst van de strijd werd onderbroken. Na 17.00 uur geen L.C.M. meer. 16.52 tot 17.45 een zeer zware aanval van J.U. 88 en andere, totaal ongeveer 15 vliegtuigen. Twee bommen vielen aan S.B. ongeveer 300 mtr. af. Vliegtuigen kwamen over ons schip.

Daarna aanvallen van de J.U. 88 S.B. achter in duikvlucht. Door geconcentreerd A.A. vuur zwenkte dit vliegtuig af, en de bommen (drie stuks) vielen op ongeveer 400 mtr. van ons af.

De Tynwald (A.A. schip) verging. De Roberts (monitor) kreeg twee treffers.

Zagen buiten de baai het vertrekkende ms. „Awatea” getroffen worden en in brand geraken. Dit schip ging verloren.

Te ongeveer 18.00 werd op het s.s. „Cathay” een boot brandend in de davits waargenomen, en veel hulpgeroep gehoord. Het schip bleek verder ook te zijn getroffen en in brand te staan, welke brand niet kon worden geblust en het schip ging verloren. Embarkeerden te ongeveer 21.00 een deel der bemanning van het verloren gegane m.s. „Awatea”.

Zonden te 23.39 een telegram naar HMS „Karanja” luidende: „Propose we leave for Algiers forth with and discharge rest of cargo and LCR's there”. Kregen hierop het volgende antwoord te 23.42 „Your 23.39 not approved”.

Daarna werd door Gezagvoerder scheepsraad belegd.

Tijdens scheepsraad werd van „Kranaja” bericht ontvangen „Am shifting billets as Cathay has depth charges on board”.

Mede in verband hiermede werd besloten van de ankerplaats voor de haven te verstomen naar dieper in de baai en aldaar dicht onder de wal in ondiep water (12 mtr.) te ankeren. Dit besluit vond volle instemming van alle chefs van dienst, alle stuurlieden, de Gezagvoerder m.s. „Awatea” en Lt. Commander Hallyday-R.N. ((S.N.O. hier aan boord).

Ten 00.10 werd anker gehieuid en lagen ten 01-15 weder ten anker in 12 mtr. water in de schaduw der bergen.

Dinsdag 12 November.

Te 02.30 werden flares boven de rede van Bougie uitgeworpen, het s.s. „Cathay” was een vuurzee, de „Karanja” was als bij daglicht te zien. 05-40 tot 06.00 een luchtaanval (daglicht). De „Karanja” werd direct getroffen en stond weldra in lichte laaic. Enige bommen vielen in de haven. Geen vliegtuigen kwamen bij ons in de buurt, we werden niet gezien en vuurden niet om onze positie niet te verraden, trouwens alles bleef ver buiten bereik van ons A.A. geschut. Ten ongeveer 06.45 kwamen 10 Spitfires over Oostwaarts koersend. Kregen ten 06.34 bericht van een patrouillerend vaartuig, waarom we zover weg lagen. Dit vaartuig kon zoals ons werd bericht onvoldoende bescherming geven. Ten 06.45 werd anker gehieuid. Verstomen en kwamen te 09.07 weder ten anker voor de haven.

10.00 tot 11.15 zeer zware luchtaanval door J.U. 88.

Gedurende deze aanval was er zeer weinig bescherming rond ons. Waren vrijwel uitsluitend op eigen verdediging aangewezen. Tijdens deze geconcentreerde aanval vielen onder meer 8 J.U. 88 ons in duikvlucht aan, 21 bommen vielen rond het schip op afstanden van 20 tot 100 mtr., 15 hiervan op afstanden 20 tot 40 mtr. Het schip schokte en danste hevig op de explosies hiervan. Een bodemonderzoek in het droogdok zal dan ook zeer noodzakelijk zijn. Constateerden later hier en daar schrammen langs de buitenhuid, veroorzaakt door bomsplinters of schrapnel.

Na de aanval werd onmiddellijk rond gepeild en bleek dat tank B.B. 5 en S.B. 6 onder druk stonden (ballast tanken). Pumpen de druk hier later af, waarna de peilingen gelijk bleven. Kregen ten 11.18 order om te vertrekken. Begonnen te 11.20 anker te hieuwen en waren te 11.27 vertrokken.

Bij vertrek bleek de stuurmachine uitgeslagen te zijn en op de accu te werken. Stelden een onderzoek in, waarbij bevonden werd, dat een wijzer los geschokt was. Voorzagen dit waarna de stuurmachine weder normaal functioneerde.

Bij aankomst te Algiers te ongeveer 19.00 bleek het echolood dat bij de vorige landingen nog zeer goede diensten had bewezen, niet meer te werken. Een later ingesteld onderzoek bracht geen fout in de installatie buiten de dubbele bodem aan het licht. Een en ander zal ook in het droogdok moeten worden opgelost.

Equipage.

Buiten de prestaties tijdens de luchtaanvallen, hebben dek-officieren en equipage zeer zware en lange werkdagen gehad, om de landingen en alles wat er mede verband hield een vlot verloop te doen hebben. Onder meer werd door ons overgenomen het vieren en hijsen van de landingsboten, daar het hiervoor oorspronkelijk aangewezen marinepersoneel volkomen onbekwaam was, om het zonder grote kans op ongelukken uit te voeren. Het manoeuvreren met deze zware landingsboten (6½ ton leeg) aan de davits, met nu en dan tamelijk zee en deining, heeft de davits zeer zwaar belast. De mogelijkheid is niet uitgesloten, dat te zijner tijd nog schade hieraan geconstateerd wordt. Voor expedities als deze is het absoluut noodzakelijk het aantal officieren uit te breiden. Bijvoorbeeld drie 2e officieren met drie 3e of 4e officieren, zodat normale wachten kunnen worden gelopen met op iedere wacht twee officieren. Een algemeen woord van lof voor het gedrag van de equipage tijdens de hel van Bougie is zeer zeker op zijn plaats. Tijdens de alarms ging het lossen door. Alle gegeven orders werden prompt uitgevoerd. Een opmerking van een der leden van de equipage (H. van der Geld, pantryman) gemaakt tegen de Administrateur, „Mijnheer, ik heb de evacuatie van Duinkerken meegemaakt, dat is twee jaar geleden en mag iets vergeten zijn, maar dat met de laatste aanval in Bougie vergeleken, ben ik overtuigd, dat Bougie veel erger was”.

De Javauen gedroegen zich uitstekend, en heb ik hun hierover mijn compliment gemaakt.

Tijdens deze acties werden vershoten:

- 100 granaten van de 12 pounders.
- 100 Bofors granaten.
- 8000 Oerlikon patronen.
- 2000 lichte machinegeweer patronen.
- 42 raketten van 5 cm.

De waarde hiervan bedroeg f 100.000.- doch het redde ons schip.
Mijne Heren,

Volgens de Grondwet is er éne Zeemacht en éne Landmacht. Later is er in de legerorganisatie een Luchtmacht gekomen en is er ook nog een koopvaardijmacht.

Deze koopvaardijmacht is feitelijk de oudste van allemaal. Er is een zeer goede samenwerking geweest tussen marine, luchtstrijdkrachten en koopvaardij. Jammer genoeg is er geen mogelijkheid geweest tot samenwerking tussen ons leger en de koopvaardij, maar ook de samenwerking tussen Engelse, Canadese en Amerikaanse Legers en de Koopvaardij was zeer goed.

Ik hoop, dat in de toekomst een nog betere samenwerking tot stand zal komen, tot heil van ons Vaderland.

Ik dank U.

De Voorzitter:

M.H. De Luit.-Admiraal Helfrich zal ons nu nog enige mededelingen doen over het onderwerp in behandeling.

Opmerkingen van Admiraal C. E. L. Helfrich ter vergadering van de Vereniging voor Krijgswetenschappen op Vrijdag 9 Mei.

Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heren,

Ik heb niet het woord verzocht om in debat te treden met de sprekers van hedenavond. Daarentegen wens ik hun belangwekkend betoog te onderstrepen door met een kort woord nog eens de nadruk te leggen op twee belangrijke punten. Het eerste is de zo noodzakelijke samenwerking tussen Marine en koopvaardij; het tweede is het grote belang van onze scheepvaart, nu en in de toekomst voor ons land. Meer dan ooit is de samenhang tussen Marine en koopvaardij in deze tweede wereldoor-

log gebleken, en meer dan ooit is het duidelijk geworden, dat het begrip „zeemacht” niet alleen de oorlogsvloot, doch ook de handelsvloot omvat.

Het voornaamste doel van Zeemacht is het openhouden van de zeeverbindingen voor eigen gebruik en het ontzeggen van het gebruik daarvan aan de vijand. Het eerste deel van deze doelstelling is de taak van koopvaardij en oorlogsvloot, die de koopvaardij daarbij beschermt; het tweede deel is in hoofdzaak de taak van de oorlogsvloot, doch ook hierbij kan het bewapende handelsschip een rol spelen. Men heeft weinig aan het openhouden der zeeverbindingen, indien men niet tevens over de middelen beschikt, welke die zeeverbindingen benutten; die middelen vindt men voornamelijk in de koopvaardij; vrachtvaart en troepenvervoer en wij hebben uit het betoog van beide sprekers wederom kunnen horen van welk enorm belang voor de oorlogvoering deze vrachtvaart en dit troepenvervoer zijn geweest. Doch m.i. moet die grote samenhang, de noodzakelijke innige coördinatie tussen oorlogs- en handelsmarine, zich ook in de leiding, in de bestuursorganen, uiten.

Voor en tijdens de oorlog was dit in Nederlandsch-Indië het geval. De scheepvaartzaken werden daar behandeld door de Dienst van Scheepvaart, ressorterende onder het Departement van Marine te Batavia. De Hoofdinspecteur van Scheepvaart stond onder het Hoofd van dit Departement, zijnde Commandant Zeemacht in Nederlandsch-Indië (CZM NI). De bemocienis van het Hoofd van het Departement beperkte zich tot het geven van algemene richtlijnen; de Hoofdinspecteur van Scheepvaart bezat in technisch opzicht een grote zelfstandigheid; hij was ook regeringsgemachtigde in de Volksraad en behandelde als zodanig de begroting van Scheepvaart in dat college. De bemocienis van CZM nam uiteraard in de periode van neutraliteits-handhaving en in oorlogstijd toe. De samenwerking met het Departement van Economische Zaken en met het Departement van Verkeer en Waterstaat was grondig geregeld. Er was ook een „Commissie Zeeverkeer” (in 1937 opgericht), welke commissie belast was met het voorbereiden en treffen van maatregelen op het gebied van het zeeverkeer in het belang van de economische oorlogsvoorbereiding en de economische taak van de

scheepvaart in oorlogstijd. In deze commissie was het Departement van Economische Zaken en de Scheepvaart zelf vertegenwoordigd. Deze commissie heeft uitstekend werk geleverd en had sinds 10 Mei 1940 de handen vol. Dagelijks werd het zeeverkeer op basis der strategische situatie tot in details geregeld, rekening houdende met de eisen, welke de defensie en de veiligheid der scheepvaart stelde, waarbij zoveel mogelijk met de wensen van het Departement van Economische Zaken werd rekening gehouden. De commissie werd later uitgebreid met een vertegenwoordiger van de „Afdeling Handelsbescherming”, een onderafdeling van het Departement. Deze afdeling behandelde alle routerings- en convooizaken. Uit persoonlijke ervaring kan ik zeggen, dat deze hele organisatie, in onderling verband beschouwd, zeer goed werkte, ook omdat de gehele verantwoordelijkheid in één hand lag, n.l. in die van de CZM.

Men zou kunnen vragen of zo'n dergelijke organisatie ook in vredetijd nodig is. In Nederlandsch-Indië zijn ook reeds in vredetijd de voordelen van de eenhoofdige leiding terdege gebleken. Het is daar een gelukkige oplossing geweest om alle onderwerpen van staatszorg op scheepvaartgebied, op het gebied van „Zeemacht” in één orgaan te centraliseren. Decentralisatie brengt mede oneconomisch gebruik van deskundigen, verdeelde verantwoordelijkheid, overlapping, wrijving en administratieve rompslomp. De zeevaart en het schip — of het behoort tot de oorlogsvloot of tot de handelsmarine — zijn nu eenmaal grootheden, waarvan de verzorging uitzonderlijke practijk en deskundigheid eist. De z.g. abnormale oorlogstijd is een periode, waarin de hoogste landsbelangen op het spel staan en waarin dus alles op alles wordt gezet, doch dit kost langdurige en grondige voorbereiding in vredetijd. Moet ons Koninkrijk nu nog eens herinnerd worden aan de in alle opzichten verwaarloosde oorlogsvoorbereiding van voor de oorlog? Hebben wij in de harde practijk nog niet genoeg ervaring? Welke bezwaren zijn er tegen centralisatie van organisatie en leiding aan te voeren? Heeft men misschien bezwaren tegen het militaire karakter, dat de gehele scheepvaart daardoor zou krijgen? Zo ja, dan moet ik toch even in het kort de geschiedenis van het zeewezen ophalen en moet in herinnering brengen, dat er steeds

zeer nauwe samenhang geweest is tussen oorlogsvloot en handelsvloot. Vroeger ontstond zelfs het oorlogsschip uit het koopvaardij-schip. Langzamerhand zijn door de technische eisen beide soorten schepen uit elkaar gegroeid. Men gaf aan het handelsschip een vreedzaam karakter en het mocht slechts „defensief” bewapend zijn. In de praktijk is deze defensieve bewapening uitgegroeid tot een machtig middel dat ver uitgaat boven het begrip „defensief”.

Zoals te voorzien was, werd ook op de handelsvloot de waarde van het beginsel: „de beste verdediging is de aanval” meer en meer ingezien. Men schiet op een onderzeeboot om haar aanval te voorkomen. In gunstige gevallen tracht men haar zelfs te rammen; men schiet op een naderend vliegtuig, ook al staat het volstrekt niet vast, dat dit zal aanvallen dan wel de middelen daartoe bezit; men gaat zelfs de strijd aan met vijandelijke bovenwater-raiders. Het begrip „defensieve bewapening” is geheel vervaagd, meer en meer nadert het handelsschip het oorlogsschip, hoewel het nog zwak bewapend is.

De totale oorlog heeft het vreedzame karakter van het handelsschip vermoord. Geschutopstellingen, munitiebergplaatsen en allerlei oorlogsinstrumenten hebben op het handelsschip een plaats gevonden. De radiocommunicatie heeft zich aangepast aan de oorlogseisen; de bemanning wordt geoefend in de bediening van het geschut en de instrumenten; de gezagvoerder, stuurlieden, roergangers, uitkijkers, seiners en telegrafisten moeten getraind worden in het varen in convooi.

Oorlogsschip en koopvaardij-schip zijn elkaar wederom genaderd en met de schepen de bemanningen. Voor de militair aan boord van het oorlogsschip geldt de krijgstuicht; hij moet varen en dienstweigering wordt gestraft. Voor de schepeling aan boord van het handelsschip geldt het vaarplichtbesluit; hij moet varen en dienstweigering wordt gestraft. Strengte tucht is voor allen nodig.

Wat is het verschil? Dat de ene „militair” is en de andere „burger”? Ik ben van mening, dat er vele argumenten zijn aan te voeren om in oorlogstijd het verschil tussen de status van het schip en bemanning van het koopvaardij-schip enerzijds en die van het oorlogsschip anderzijds op te heffen. Teneinde

het koopvaardijschip gereed te maken voor zijn rol in oorlogstijd, zijn vele maatregelen nodig, welke bijna zonder uitzondering een militair karakter dragen. Het koopvaardijschip eist bijzondere voorzieningen, regelmatig oefenen der equipage is nodig. Het is van grote waarde, dat de maritieme overheid daarin volledige zeggenschap heeft en ook de volledige verantwoordelijkheid draagt. Het verdient zeer ernstige overweging het gehele personeel der koopvaardij dienstplichtig te maken, bij de K.M. Bij mobilisatie wordt het personeel in werkelijke dienst opgeroepen. De bemanning blijft aan boord, het schip wordt oorlogsschip. Nu mag men om allerlei redenen, welke hier onbesproken kunnen blijven, bezwaren maken tegen het geven van een militair karakter aan het personeel van de handelsvloot, een ieder voor wie het landsbelang prioriteit heeft en die de jongste ervaringen aan den lijve heeft ondervonden en heeft begrepen, moet het duidelijk zijn, dat in elk geval een zeer innige samenwerking en coördinatie reeds in vreedstijd moet bestaan. Ik voor mij zie geen kans deze op vlotte en deskundige wijze te bewerkstelligen, zonder een eenhoofdig, verantwoordelijk en deskundig bestuur.

Het tweede punt is het vooral voor ons land enorme belang van een uitgebreide scheepvaart. Vroeger waren wij een wereldrijk en wij waren rijk; thans zijn wij straatarm; wij dreigen teruggedrongen te worden tot een klein plekje op het Europese vasteland. Een klein, overbevolkt landje op een verarmd, onrustig continent. Vroeger zagen wij in, dat scheepvaart macht en rijkdom bracht. Thans is er alle aanleiding die waarheid nog eens te onderstrepen. Scheepvaart brengt deviezen binnen; scheepvaart geeft arbeid, stimuleert de industrie en . . . scheepvaart is in zichzelf een middel tegen overbevolking. Wij spreken over de noodzaak tot emigreren naar andere landen. Waarom niet naar de zee?

Ik heb eens een koopvaardij- tevens reserveofficier horen zeggen, dat men van iedere oceaanstomer een „dorp” moest maken; complete dorpen op zee, componenten van klein Nederland op het water. Ik zal de geachte Voorzitter van deze vergadering de moeite besparen een debat te leiden over het probleem van het gezin op het schip. Alléén de gedachte daaraan betekent

reeds een revolutie op scheepvaartgebied. Doch men bedenke bovendien dit: een uitgebreide scheepvaart, „zeemacht” schenkt ons grote mobiliteit. Ons land is bezet geweest; gedurende deze bezetting is onze zeemacht verreweg de voornaamste bijdrage geweest aan de geallieerde oorlogvoering. Indien ons land weer eens dreigt te worden bezet, kan deze bijdrage herhaald en belangrijk verhoogd worden, indien wij in staat zijn niet alleen oorlogs- en handelsvloot, doch ook andere krachtbronnen van Nederland ter beschikking te stellen van de geallieerde oorlogvoering. Om dit te bereiken is een grote mobiliteit nodig en het voornaamste middel om dat te bereiken is *scheepsruimte*. Ik dank U, Mijnheer de Voorzitter.

De kapitein-luitenant ter zee A. Kroese:

Mijnheer de Voorzitter,

De vorige spreker heeft het probleem gesteld hoe wij in oorlogstijd de beschikking krijgen over voldoende maritiem geschoold personeel voor oorlogs- en handelsmarine. Voor dit probleem bestaan verschillende meer of minder kostbare oplossingen.

Ik zou willen wijzen op een methode, welke men in Engeland reeds sedert 1856 toepast en die in de praktijk uitstekend blijkt te voldoen. Men bezit daar een grote jeugdorganisatie, het Sea Cadet Corps, die een 50.000 tal jongens van 14—18 jaar omvat. De jongens oefenen het gehele jaar door, in hun vrije tijd. Zij tekenen geen verbintenis, zodat alles geschiedt op basis van vrijwilligheid. Het S.C.C. wordt hoofdzakelijk door particulier initiatief in stand gehouden, maar geniet toch ook steun van overheidswege. De Britse belastingbetaler heeft aan de Admiraliteit de contrôle toevertrouwd over de juiste aanwending van zijn bijdrage. De jongens staan onder deskundige leiding, maar het principe is, dat zij het zoveel mogelijk zèlf doen en elkaar de vaardigheden bijbrengen. Het S.C.C. heeft in de Britse samenleving langzamerhand een grote bevolkingsgroep opgebouwd die „sea minded” is in de ware betekenis van het woord. Dit enorme voordeel kon worden verkregen met een minimum aan kosten wegens de belangloze medewerking van velen. De

Britten bezitten in deze organisatie een voorsprong ten opzichte van Nederland. Ik hoop, dat in ons land de ogen hiervoor zullen worden geopend en dat wij er in zullen slagen iets dergelijks tot stand te brengen. De oplossing van het door de vorige spreker gestelde probleem zou er ten zeerste mee gebaat zijn.

De Voorzitter:

Ik dank de beide sprekers van hedenavond voor hunne zo belangrijke voordracht, Admiraal Helfrich voor hetgeen hij ons heeft willen mededelen en ook de overige H.H. die iets in het midden hebben gebracht.

Wij hier in Nederland hebben aanvankelijk tijdens de oorlog over de werkzaamheid van de koopvaardijvloot weinig vernomen. Dat zij echter prachtig werk verrichtte, begrepen wij wel uit de sympathieke geste van H.K.H. Prinses Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard om bij de geboorte van Prinses Margriet op 19 Januari 1943 de gehele koopvaardij van hoog tot laag uit te nodigen, haar peetvaders te zijn. En ook uit de onderscheidingen, die door H.M. de Koningin aan personeel van de koopvaardij werden verleend, waarbij „Kapitein” Hettema, toen Gezagvoerder van de „Marnix van St. Aldegonde”, door H.M. werd gedecoreerd met de Militaire Willemsorde.

Wij zijn Kolonel Nuboer en Overste Hettema dankbaar, dat zij ons hedenavond van het enorme belang van de oorlogswerkzaamheid der koopvaardij hebben op de hoogte gebracht. Het vervult ons met grote bewondering, nu te weten hoe de koopvaardij heeft medegewerkt aan het winnen van de oorlog. En wij zijn er zeker van dat, als het nog eens nodig zoude zijn, de Kon. Marine en de koopvaardij tezamen, en misschien in een enger verband dan tot nu toe, weder haar plicht zullen doen met dezelfde moed en dezelfde opofferingsgezindheid, die zij in deze oorlog hebben aan de dag gelegd.

Wij hopen in October onze bijeenkomsten te hervatten, M.H., en in het a.s. werkjaar ook weder ons Wetenschappelijke Jaarbericht te doen verschijnen.

Ik dank U voor Uwe aanwezigheid, en sluit de vergadering.

IN MEMORIAM

**LUITENANT-GENERAAL b. d. H. A. F. G. VAN ERMEL
SCHERER.**

Op 22 April 1947 overleed te Ginneken de Luitenant-Generaal der Artillerie b. d. H. A. F. G. van Ermel Scherer, oud-bestuurslid en oud-ondervoorzitter van onze Vereniging. Na de lagere rangen doorlopen te hebben, werd hij in 1916 kapitein bij de Generale Staf en chef van de Staf in de Stelling van den Helder. In 1918 werd hij als leraar verbonden aan de Hogere Krijgsschool, in 1926 majoor bij de Generale Staf en Directeur van de Etappen- en Verkeersdienst in 1928, lt.-kolonel, 1928 Directeur van de Hogere Krijgsschool, 1929 Kolonel, 1932 Generaal-majoor, Commandant der IIIc Divisie, 1934 Lt.-Generaal.

Hij was een man van buitengewone bekwaamheid en werkkraft, die de gave bezat, zich met zijn gehele zijn in te zetten voor iets, dat hij nuttig of nodig achtte. Onze Vereniging droeg hij een zeer warm hart toe; o.m. heeft hij enige zeer belangrijke voordrachten voor haar gehouden. Zijn naam zal bij „Krijgswetenschap” in hoge ere worden gehouden.

MEDEDELINGEN VAN HUISHOUDELIJKE AARD.

NIEUWE LEDEN.

Nederland.

Amsterdam: D. J. Kommer, Kap. ter zee K.M.R.; J. C. A. Siliacus, Lt. ter zee 2e kl.; Amersfoort: J. van Deelen, 2e Verk. Reg. Staf; Arnhem: L. M. H. Hendriksz. Lt.-Kolonel „Prinses Irene”; Enschede: C. Hoek, Res. Kap. Inf.; Den Haag: Colonel R. A. G. Bingley, D.S.O.; O.B.E. Mil. Att. British Embassy; A.F. Weinberg, res. 2e Lt.; Colonel A. Servais, attaché militaire de l'Ambassade Belge; Haarlem: J. W. Groot, 2e Lt.; Heemstede: A. H. Schreuders, Kapitein.

Ned.-Indië.

Bandoeng: A. van Santen, Maj. Inf. K.N.I.L.; Medan: H. A. Maurenbrecher, Maj. M.L.; G. W. T. Dames, Kap. Inf.; J. A. J. de Groot, Res.-Luit.-Kol.; H. Trebels, Luit.-Kol. Inf.; T. J. W. F. M. Supheert, Luit.-Kol. Inf.; M. J. Avers, Dir. O. v. Gez. 1e kl.; A. F. L. Maris, Luit.-Kol. Inf.; F. Lems, Res. 2e Luit. Inf.; E. Th. Poppe, Kap. Inf.; J. P. Speekenbrink, 1e Lt. Inf., E.R.I.C. Noronha, 1e Lt. Inf.; G. Hindriks, Res. 1e Luit. Inf.; M. L. Verkuil, 1e Luit. Inf.; P. J. Wamsteker, 1e Luit. Inf.; D. J. F. Hermens, Kap. M.A.; Th. H. Evers, Res. 1e Luit. Inf.; W. F. van Rappard; Res.-Kap. Inf.; J. W. van Lingen, 1e Luit. Inf., K.N.I.L.; J. E. Franken, 1e Lt. Inf. K.N.I.L.; Tan Gwan Djiang, 1e Lt. Inf. K.N.I.L.; E. H. van Eeghen, res. Ritm., K.N.L.; E. J. Schuurmans, res.-Kap. K.N.L.; W. J. Schreur, Vaandrig K.N.L.; C. D. van Manen, Maj. Art.; J. J. B. J. Bouvy, 1e Lt. Art.; P. Terlouw, 1e Lt. Art.; R. Th. Overakker, 1e Lt. Art.; Chr. Oomes, 1e Lt. Art.; W. B. M. Janssen, 2e Lt. Art.; W. Rienstra, Kornet Art.; Pangkal Pinang: C. Westland; 1e Lt. Inf. K.N.L.

De H.H.-leden, die hunne contributie ad f 10,— over het werkjaar 30 September 1946—1 October 1947 nog niet voldeden, worden beleefd verzocht deze alsnog te gireren of te storten op postrekening 78828 van de Vereniging.