



Koopvaardijman Nico Brand (vierde van links) poseert met zijn maten aan boord van een (onbekend) handelsschip. Omstreeks 1943.

In doodsnood op drijvende doodskisten

Stank voor dank kregen ze toen ze na Tweede Wereldoorlog terugkwamen: de Nederlandse mannen van de handelsscheepvaart. Bijna vijfhonderd schepen werden vernietigd en 2300 zeelieden lieten het leven. Verslaggever Willem Brand blikt met Arie Toet (87) en Adrie Pronk (85) terug op een zwarte bladzij in de historie en ontdekt verrassende dingen over zijn overleden vader, koopvaardijman Nico Brand.

Tekst en foto's: Willem Brand

Toen de Tweede Wereldoorlog begon was mijn vader 22. Lang waren zijn oorlogservaringen slechts vage herinneringen uit mijn kindertijd, die zich afspeelde in de Koude Oorlogsjaren. Nog ver na de Cubacrisis (1962) liet mijn vader de term *Derde Wereldoorlog* geregeld vallen. Dat gaf mij de kans om naar zijn ervaringen aan boord van de konvooschepen te vragen. Of ze een kanon aan boord hadden, vroeg ik dan. Ja, dat hadden ze. Of hij wel eens geschoten had? Ja, dat had hij. En hij had wel eens een *Messerschmitt*, een Duits jachtvliegtuig, vlakbij zien neerstorten. Na zijn dood zei mijn moeder eens dat mijn vader tweemaal van schip was veranderd en dat beide schepen waren vergaan. Ze noemde de naam van één schip: de *Algorab*. Ook zei ze dat mijn vader een keer de boel de boel had gelaten en niet meer had willen varen. Wat is daar van waar?

Als ik op een verjaardagsfeest over mijn vader praat, spoort een journaliste mij aan om werk te maken van zijn oorlogsverleden. Een maand later bel ik Gerrit Winterswijk (90) uit Rotterdam, koopvaardijman in hart en nieren en een oude vriend van mijn vader. Gerrit en hij hebben elkaar eind jaren zestig tijdens de reünies van koopvaardijpersoneel leren kennen. En het toeval wil dat er een reünie aan zit te komen. Zo stap ik op 28 augustus 2007 aan boord van rondvaartboot de *Smaragd II*. Behal-

ve met de heer Winterswijk maak ik al gauw kennis met Adrie Pronk, Arie Toet en diens vrouw. Ik vertel dat mijn vader bij het uitbreken van de oorlog op de *Groenlo* voer. "In de *Holland Bar* in de New Yorkse wijk Hoboken hebben je vader en ik nog samen gegeten", zegt Toet. "Omdat we niet zo goed met mes en vork overweg konden, zijn we in een hoekje gaan zitten. Je vader zei dat hij het op de *Groenlo* niet naar zijn zin had." Ik sta perplex. Arie Toet en mijn vader blijken ook nog dorpsgenoten te zijn geweest. Na hun ontmoeting in de *Holland Bar* hebben ze elkaar tijdens de oorlog niet meer gezien.

"Ik dacht: als er nou iets gebeurt, verzuipen we allemaal"

De *Nederlandse Scheepvaart en Handels Commissie* verhuurt Nederlandse schepen én hun bemanning voor onbepaalde tijd aan de Engelsen, die sinds september 1939 in oorlog zijn met Duitsland. Niet onbelangrijk voor de Nederlandse eigenaren: het Engelse *Ministry of Shipping* betaalt de verzekeringspremies tegen oorlogsrisico. Zomer 1940: in Hoboken in New York heerst grote onrust onder de daar aanwezige Nederlandse zeelui. De spanningen lopen hoog op.

Rotterdammer Winterswijk: "Engelse schepen waren - anders dan de onze - wél bewapend met luchtafweergeschut. Wij hadden niets en gingen staken, omdat we wilden weten waar we aan toe waren. De *Groenlo* waar je vader op zat, was één van de schepen waar werd gestaakt. Een week lang hebben heel wat schepen in Hoboken stil gelegen, en de *Groenlo* veel langer. Later kregen we trouwens oude Engelse kanonnen uit 1918."

In november 1941 zou de *Groenlo*, een *langzame loper* van negen zeemijlen per uur, door Duitse torpedo's worden getroffen. Tien bemanningsleden kwamen hierbij om, maar mijn vader ontsprong die dans: hij monsterde op 9 augustus 1940 aan op de *Murena*, een tanker van 8252 ton.

De koopvaardij speelde gedurende de hele oorlog een cruciale rol bij de bevoorrading van de geallieerden. In 1942 werd bij *Koninklijk Besluit* de vaarplicht officieel ingesteld. Hierdoor werd het koopvaarders die in de oorlog dienstdeden onmogelijk gemaakt om naar huis terug te keren. Pronk: "Er waren zeelui met vrouw en kinderen. Die hadden het zwaar. Ik was vrijgezel, ik leefde voor het vaderland."

Eind jaren zestig stuitte oud-koopvaardijvaarder Henk Meurs als werknemer van het *Ministerie van Verkeer* in de kelder op een archief waaruit bleek dat de zeelui verplicht moesten blijven varen; de Nederlandse autoriteiten in Londen had-



V.l.n.r. Arie Toet, Marry Toet en Adrie Pronk

den zelfs een eigen rechtbank, ontdekte hij.

Meurs: "Er voeren jongens van vijftien, zestien jaar mee die met hun vader megingen en vijf jaar vastzaten. Het was desertie als ze in New York achterbleven. Ook werden ze geronseld voor Amerikaanse schepen, daar verdienden ze meer."

Op 21 augustus 1941 komt de *Murena* in aanvaring met de *Rozenburg*. Dat laatste schip zinkt, maar alle opvarenden worden door een sloep van de tanker opgepikt. Mijn vader heeft er meer dan genoeg van en gaat op 24 november "met medeneming van zijn kleeren", samen met maatje Bertus Dijkhuizen zonder toestemming aan wal. Drie dagen later wordt hij door de politie terug aan boord gebracht. Wie weet heeft de Nederlandse consul een goed woordje voor ze gedaan, want een paar weken later monstert hij aan op de *Algorab*. Op 23 februari 1942 wordt de *Murena* in Britse wateren getroffen door een torpedo, gelukkig zonder dodelijke gevolgen. Voor de tweede keer is mijn vader aan de torpedo's ontsnapt!

In zijn boek *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* zegt schrijver Bezemer dat sommige zeelieden zo geschokt waren door hetgeen ze meemaakten dat ze voor kortere of langere tijd ongeschikt waren voor verdere dienst op zee. Koopvaardijman Arie Toet: "Je kon soms niet praten van de zenuwen. Verdedigen konden we ons niet.

De eerste tijd hadden we geen weer aan boord, de Duitse vliegers lachten je gewoon uit. Als bewaking kreeg je twee *trawlers* (*vissersschuiten met sleepnet, red.*) mee, die liepen zes mijl per uur. Later kregen we een kanon, maar dat stelde niet veel voor. Terwijl ze ons vanuit de lucht bestookten met zeventig kogels per minuut, losten wij een schot in zeventig minuten. Was er een schip getorpedeerd, dan hoorde je de drenkelingen schreeuwen. Maar je moest doorvaren. Je had een onzichtbare vijand, juist dat maakte je angstig. Na 1943 zwakte de duikbootoorlog af en werden we in de Ierse Zee door vliegtuigen beschermd. Amerika heeft mijn leven gered, zeg ik altijd."

Al voor de oorlog in 1939 begon liep de *Amor*, het schip waarop Toet als jonge matroos voer, op een mijn: "Het was slecht weer, in de buurt van Vlissingen. Ik stond op de voorplecht van het schip toen we op een ankerlijn liepen, zo'n magnetische mijn die onder water ligt. Ik hoorde een knal en even later was ik met mijn kop ergens tegenaan geslagen. Ik zag dat ze de sloep wilden laten zakken, want het schip maakte teveel slagzij. 't Was een winterdag, ik stond met een winterjas aan en wilde overboord springen. Een olieman riep: *Arie, niet doen, anders word je meegezogen*. Ik ben naar het achterdek gekropen. In vijf minuten was het schip gezonken. Door een Iers schip zijn we toen opgepikt. Ze hadden een lading whisky aan boord en

we kregen er eentje tegen de kou en de schrik. Ik dacht: *als er nou iets gebeurt, verzuipen we allemaal*."

"Jullie hebben de hongerwinter toch niet meegemaakt?"

"Op de *Aruba* stond een keer 's nachts de schoorsteen in brand. Een elektricien die nog nooit gevaren had trok het zich erg aan. *Niet doen*, riep hij, toen ik een sigaretje wou opsteken. Hij zei ook wel eens: *Ik ga me verzuipen*. Stond hij bij de reling, zeiden wij: *Joh, ga maar*. En hij weer: *Jullie hebben een hekel aan me*. Zitten we een keer tijdens het theedrinken te praten, komt er een potvis boven. Hij schrok zich een ongeluk. *Een duikboot*, riep hij en hij viel flauw."

Marry, de vrouw van Toet: "Arie gilt wel eens in zijn droom."

Pronk: "Je hield je eigen stoer, maar dat is juist verkeerd. Je hield het binnen. Op de *Iris* waar mijn broer Dirk op voer, bleef ooit een brandbom in het dek steken. Dirk hield de bom nat en zette 'm overboord. Toen wou hij niet meer varen omdat het schip onbewapend was."

De *shore leave pass* van sailor Nico Brand aan boord van de *Algorab*. Deze pas moest door de havenofficier worden gestempeld indien hij ergens aan land ging. Locatie onbekend. De stempel dateert 29 mei 1943.

Op weg naar thuishaven New York hield Toet op een nacht de wacht. "Ik sta met de stuurman te praten toen opzij van ons een schip werd getorpedeerd. Het is heilig weer, ik zie een zwarte schim op het water, ik denk eerst: dat moet het zinkende schip zijn. Maar ineens weet ik zeker dat het een duikboot is die dieptebommen gooit. *Rammen die boot*, zeg ik in mijn angst. Niet omdat ik zo'n held was. De andere morgen kom ik weer op wacht. Krijg ik op m'n duvel van de kapitein. *Lelijke snootap, denk je dat je het commando kunt overnemen*, schreeuwt hij. Wij liepen zes mijl, die duikboot twintig. Die was natuurlijk zo uit zicht verdwenen. Ze hadden ook expres olie laten lopen, zodat we dachten dat hij getroffen was."

Vanwege de hun opgelegde vaarplicht kwamen velen pas lang na de bevrijding terug. Adrie Pronk had een vinger verloren bij een aanval van V1's op Londen - "Er viel er één op het zwembad" - en bomsplinters in zijn been gekregen. Maar ook na mei 1945 bleef hij in dienst van de marine. "Vanuit Amerika hebben we op een *coaster* (*kustvaartuig, red.*) naar Indië gevaren. Daar hebben we in een kazerne gewacht op verscheping naar Holland. We hadden daar een moordleven." Hij kwam in oktober 1945 thuis, Arie Toet pas in juli 1946. Ook hij voer op een *coaster* naar Indië. "Of dat erg was? Och, ik was vrijgezel en al zoveel jaar weggeweest. De band met thuis was een beetje verbroken."

Op de *Algorab*, een schip van 4938 ton, haalt mijn vader zonder lichamelijke kleerscheuren het eind van de oorlog. In de nacht van 26 op 27 december 1942 heeft hij voor de derde maal het geluk aan zijn zijde. Het konvooi *ONS 154*, dat uit tachtig schepen bestaat, wordt de hele nacht onder vuur genomen door *U-boten*, achttien in totaal. Het konvooi, slechts begeleid door één Canadese torpedojager, lijdt enorme verliezen: maar liefst veertien schepen worden tot zinken gebracht. *Als de Duitsers begrepen hadden hoe gering de tegenstand was, hadden de verliezen echt desastreus kunnen zijn*, schrijft Bezemer.

Op 15 januari 1946 arriveert mijn vader als passagier met de *Saparoa* in Holland; om vier dagen later met datzelfde schip naar Indië af te varen. Als hij een paar maanden later terug is, in april, krijgt hij buitengewoon verlof. Onderaan op het bewijs van het *Directoraat-Generaal van de Scheepvaart* staat: *Heeft zijn Vaarplicht naar behoren vervuld*.

Hij nam de goede beslissingen toen hij zowel de *Groenlo* als de *Murena* de rug toekeerde. Dat hij niet lijdzaam wenste toe te kijken, bewijst de *zinc colt cursus gevolgd* op zijn registerkaart. Op 1 en 2 december 1943 is hij opgeleid tot kanonnier. Dus het is echt waar: mijn vader heeft Duitse vliegtuigen beschoten. Winterswijk: "Je vader is ook naar Malta geweest, dat was levensgevaarlijk. Als hij nog geleefd had, had hij ook het *Malta-kruis* gekregen."

Enmaal terug in Holland viel mijn vader in een zwart gat.

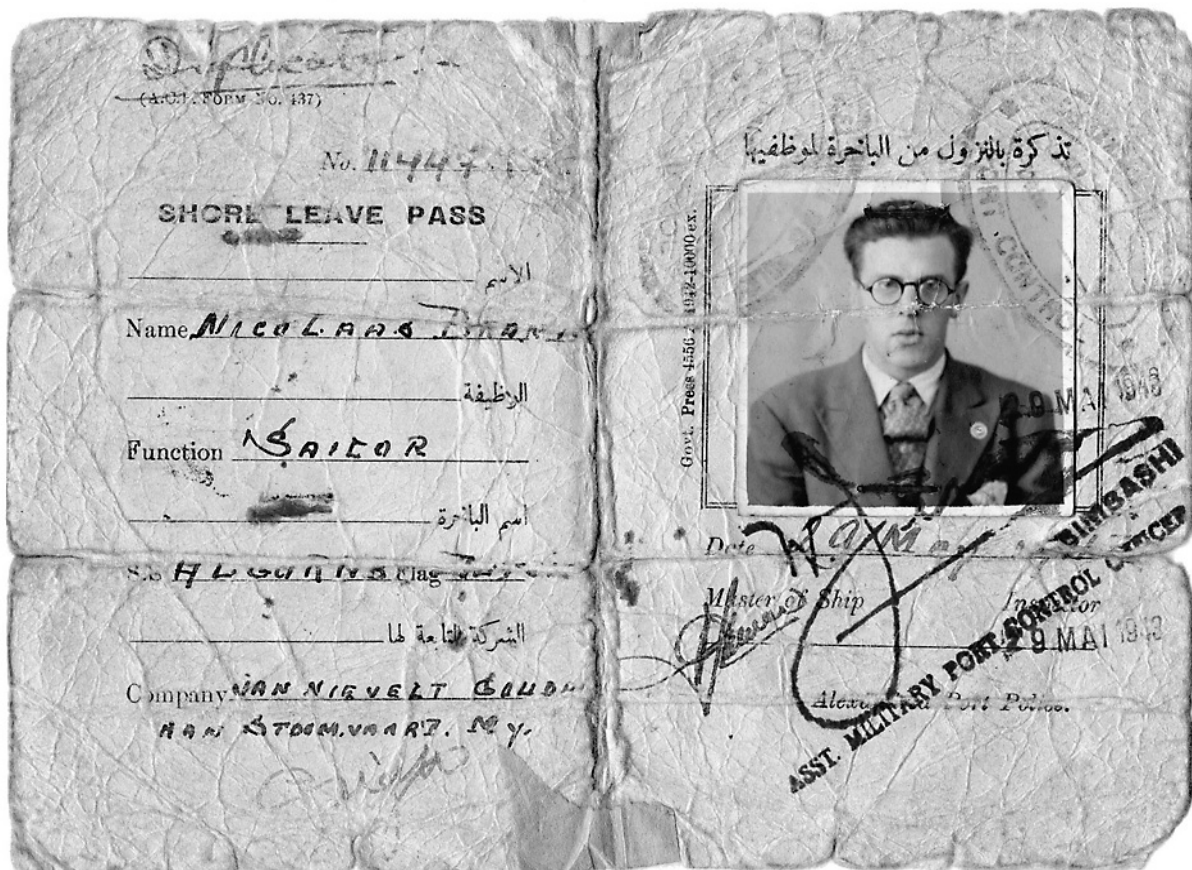
Pronk: "Ze zeiden: *Jullie hebben de hongerwinter toch niet meegemaakt?* Ze vroegen niet wat je had doorgeemaakt."

Meurs: "Die mannen hadden zes jaar lang in doodsnood gezeten. Het is verschrikkelijk hoe ze moesten leven op die drijvende doodskisten."

Van de circa 12.000 ingezette Nederlandse koopvaardijmannen kwamen er tijdens de oorlog 2300 om. Bovendien overleefden naar schatting tweeduizend buitenlandse matrozen de strijd op zee niet; onder hen bevonden zich duizend, naamloos gebleven, Indonesische mannen.

Nico Brand na de oorlog

Mijn vader maakt in de jaren vijftig en zestig nog een handvol reizen op koopvaardij schepen, als matroos. Ook gaat hij als monteur mee op Scheveningse *loggers*, vissersboten met zeilen. Zijn liefde voor de zee laat hij spreken in vele krijttekeningen van driemasters en loggers, de bouw van een authentieke miniatuurlogger en -driemaster én uiteindelijk in de bouw van een houten jacht van 8,35 meter lang. Zijn oorlogsverhaal heeft hij nooit aan het papier toevertrouwd. Op 56-jarige leeftijd overlijdt hij na een kort en hevige ziekbed.



Dodenherdenking 4 mei 2008

Koopvaardijmonument De Boeg

Tot in de jaren zeventig vormden zij een vergeten groep. Maar inmiddels kent Nederland tal van monumenten ter ere van de gesneuvelde koopvaardijmannen: specifieke gedenktekens van rederijen, lokale monumenten voor plaatselijke slachtoffers en gedenkplaten van afzonderlijke schepen. Ook is het *Nationale Koopvaardijmonument* opgericht: *De Boeg*. Stichting *Herrijzend Rotterdam* koos voor het ontwerp van Federico Carrasso, een voor het fascisme gevluchte Italiaanse kunstenaar. Hij ontwierp een 45 meter hoog monument, met aan de voet de spreuk *Zij hielden koers*. Al voor de onthulling was aan Carrasso gevraagd om een menselijk element toe te voegen. Zijn acht meter hoge bronzen beeldengroep - een man aan het roer, drie andere zeelui en een verdrinkene, met elkaar verbonden in een uiterste



krachtsinspanning - werd pas in 1965 geplaatst. *De Boeg* ligt aan de Maas, bij de Leuvehaven. Op 4 mei is dit een van de locaties waar in Rotterdam de *Dodenherdenking* plaatsvindt.