

De koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog



1. Zicht op een konvooi vanaf een Nederlandse tanker. Foto Nationaal Archief/Fotocollectie Anefo.

Vaak wordt vergeten dat de opvarenden van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog een belangrijke bijdrage leverden aan de geallieerde oorlogsvoering. Na de Meidagen van 1940 werd de Nederlandse handelsvloot –bestaande uit honderden koopvaardij-schepen, die zich voor een belangrijk deel buitengaats bevonden– gevorderd ten behoeve van de geallieerde oorlogsinspanning. De duizenden bemanningsleden hebben tijdens de oorlog troepen, wapens, munitie en levensmiddelen over de wereldzeeën vervoerd. Zij deden dit onder zeer gevaarlijke omstandigheden. Jarenlang konden zij niet terugkeren naar hun families in Nederland. Dit artikel beschrijft de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog en legt uit hoe men genealogisch onderzoek kan uitvoeren naar haar opvarenden.

De Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog

In september 1939 verklaarden Groot-Brittannië en Frankrijk, als reactie op de Duitse invasie van Polen, de oorlog aan nazi-Duitsland. Hiermee begon de Tweede Wereldoorlog. Hoewel Nederland zich neutraal opstelde, had de uitbraak van de oorlog direct grote gevolgen voor de Nederlandse koopvaardij. De contrabandcontroles door zowel de Britten en Fransen als de Duitsers hadden grote impact op schepen van neutrale landen. Met deze controles probeerden de twee partijen transport van goederen naar de vijand tegen te gaan om zo de oorlogsvoering van de tegenstander dwars te zitten. Ook de Nederlandse motortanker *Sliedrecht*, onder gezag van kapitein C. Boer, werd aan controles onderworpen. De tanker was met een lading aardolie onderweg van Abadan in Perzië naar Trondheim in Noorwegen toen het na Britse controle in Gibraltar op 17 november 1939 ten noordwesten van Ierland werd aangehouden door de Duitse onderzeeboot *U-28*. Omdat de *Sliedrecht* in Gibraltar de opdracht had gekregen zich eerst te melden in Kirkwall op de Schotse Orkney eilanden, voordat zij haar lading in Noorwegen mocht lossen, concludeerde de Duitse commandant Kapitänleutnant Günter Kuhnke, dat de bestemming een vijandelijke haven was. De bemanning van de *Sliedrecht* moest in allerijl het schip verlaten, waarna de U-boot het torpedeerde. Eén reddingsboot met vijf opvarenden bereikte de Schotse kust, van de twee andere reddingsboten met 26 opvarenden is niets meer vernomen.¹ De *Sliedrecht* is niet het enige Nederlandse koopvaardijship dat in de periode 1 september 1939 – 9 mei 1940 door torpedering verloren ging of op zeemijnen liep. In totaal vergingen in deze periode 32 Nederlandse schepen, waarbij 260 mensen omkwamen.² Op 10 mei 1940 viel het Duitse leger Nederland binnen. Vlak na de inval gaf het Bureau Zeeverkeer van de Koninklijke Marine de order aan alle havenmeesters in Nederland om schepen uit havens te laten vertrekken. Veel koopvaardijships wisten tijdens de Meidagen te evacueren naar o.a. Groot-Brittannië, waardoor zij gedurende de rest van de oorlog voor de geallieerde oorlogsvoering ingezet konden worden. De motorsleepboot *Zwarte Zee* is één van de schepen die wist te evacueren. Op 10 mei werd het in Vlissingen door de Koninklijke Marine gevorderd om de onvoltooide torpedootjager *Isaac Sweers* naar Engeland te slepen.³ Ook de m.s. *Phrontis*, die in de vroege ochtend van 13 mei met 900 Duitse krijgsgevangenen en een Nederlands bewakingsdetachement vanuit IJmuiden vertrok, wist te evacueren. In Dover werden de krijgsgevangenen overgedragen aan de Britse autoriteiten.⁴ Koopvaardijships die zich tijdens de Duitse inval in een buitenlandse haven of op zee bevonden kregen op 10 mei via een telegram van het Bureau Zeeverkeer de instructie uit te wijken naar een geallieerde haven. Ook werd de zogeheten Zeeschepenvorderingswet in werking gesteld. Deze wet gaf

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) is een zelfstandig wetenschappelijk kennis-, onderzoeks- en documentatiecentrum op het gebied van de Nederlandse militaire geschiedenis. De oorsprong van het NIMH ligt aan het eind van de negentiende eeuw, toen aan luitenant-kolonel der Cavalerie François de Bas de opdracht werd gegeven voor het 'doen van nasporingen en het maken van studiën op het gebied der Nederlandsche Krijgsgeschiedenis'. Vandaag de dag doet het Instituut onderzoek naar de geschiedenis van de Nederlandse krijgsmacht van de Tachtigjarige Oorlog tot het heden. Het NIMH publiceert wetenschappelijke studies, verzorgt onderwijs aan militaire opleidingsinstituten en universiteiten, schrijft beleidsadviezen en verzorgt lezingen.

De afdeling Publieksinformatie en Collectie (PI&C) beheert ruim 70.000 boeken en tijdschriften, 2,5 km aan documentaire collectie, twee miljoen foto's en bijna twintig duizend video's, films en audiofragmenten. De collectie is ontstaan door bronnenmateriaal te verzamelen over de Nederlandse krijgsmacht voor het doen van wetenschappelijk onderzoek. De collectie wordt toegankelijk gemaakt voor een breed publiek. Daarnaast beantwoordt de afdeling PI&C militair historische vragen van geïnteresseerden, zoals genealogische vragen, en geeft daarbij tips voor het doen van militair-historisch onderzoek.

Doorzoek onze collecties:

Collectie archieven.nl/mi/2231

Beeld nimh-beeldbank.defensie.nl

Bibliotheek mindef.on.worldcat.org

Contactgegevens:

Frederikkazerne

Van Alkemadelaan 786 Den Haag, gebouw 105

Bezoek alleen op afspraak

tel. 070-3162847

nimh@mindef.nl

de Nederlandse regering het recht om in geval van oorlog scheepsruimte te vorderen om deze vervolgens in te zetten voor het nationale belang. De eigen koopvaardijvloot moest ingezet kunnen worden voor geallieerde oorlogsdoeleinden, maar tegelijkertijd haar Nederlandse status behouden. Hierom werd op 22 mei 1940 door de Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart de machtiging verleend aan de nieuw opgerichte *Netherland(s) Shipping and Trading Com-*

75 jaar Vrijheid

In 2019-2020 viert Nederland 75 jaar vrijheid en wordt wereldwijd het einde van de Tweede Wereldoorlog herdacht. Op verschillende manieren wordt bij deze gebeurtenis stilgestaan. Het NIMH doet dat met de digitale bevrijdingskrant VRIJ! Elke maand verschijnt een nieuwe krant met een podcast, artikelen, historische documenten, mini-documentaires en foto- en filmbeelden. U kunt de bevrijdingskranten lezen op www.75jaar-vrij.nl.

mittee (NSTC) om als 'custodian' op te treden voor alle schepen, ladingen en belangen van rederijen in bezet Nederland. De NSTC, kortweg de *Shipping* genoemd, was belast met het onderhoud, het bemannen en verzekeren van schepen, het exploiteren van de vaartuigen en het afsluiten van huurovereenkomsten. Ook droeg het zorg voor de zeelieden, zowel aan wal als op zee. Om alle taken uit te voeren werden in Groot-Brittannië bijkantoren opgericht in Liverpool en Gourrock. Daarnaast volgde de aanstelling van vertegenwoordigers in Batavia, Curaçao, Calcutta, Sydney, Port Said, Durban, Buenos Aires, Lagos en later ook in Algiers en Napels. Zij verleenden niet alleen assistentie aan Nederlandse schepen maar hielden daar ook toezicht op. In de Verenigde Staten werd als zustercommissie van de *Shipping* het Nederlandsche Scheepvaart Comité opgericht, die daar met de taken van de *Shipping* was belast. De organisatie had wereldwijd uiteindelijk rond de duizend mensen in dienst.⁵

Eind mei 1940 beschikte de naar Londen uitgeweken Nederlandse regering over 557 schepen.⁶ De *Shipping* verhuurde op basis van een timecharter een groot deel van de nationale scheepsruimte aan het British Ministry of Shipping en haar opvolger, het British Ministry of War Transport (BMWT). Hierbij bepaalde het BMWT de lading, de bestemming en vaarroutes van de schepen en was het verantwoordelijk voor de kosten van het laden en lossen, havengelden, brandstof en eventuele verliezen van schepen door oorlogsgeweld. De verschillende rederijen die behoorden tot de Koninklijke Shell, zoals de Petroleum Maatschappij La Corona, de Nederlandsch-Indische Tank Stoombootmaatschappij en de Curaçaosche Scheepvaart & Handel Maatschappij, werden door die maatschappijen zelf aangestuurd en vielen niet onder de verantwoordelijkheid van de *Shipping*. Schepen van de Shell werden wel rechtstreeks ter beschikking gesteld aan de BMWT.⁷ In Nederlands-Indië waren na de Meidagen rond de 250 schepen ter beschikking gekomen van de Nederlands-Indische regering. Deze bleven in de vrije vaart en werden niet ingezet voor oorlogsdoeleinden. De regering besliste in overleg met het Nederlands-Indisch Reeders Comité over de inzet van de schepen. Na de Japanse invasie in januari 1942 en de val van Nederlands-Indië twee maanden later kwamen de 120 niet verloren gegane schepen ter beschikking van de geallieerden en werden verhuurd aan de BMWT.⁸



2. De bemanning van de olietanker *Ondina* van de Petroleum Maatschappij *La Corona*. Op 11 november 1942 werd het schip in de Indische Oceaan geëscorteerd door HMIS *Bengal* toen het werd aangevallen door twee Japanse kruisers, de *Hokoku Maru* en de *Aikoku Maru*. De *Hokoku Maru* werd door het kanonvuur van de *Ondina* tot zinken gebracht. Foto NIMH.

Om zich te verzekeren van een voldoende hoeveelheid zeelieden om de Nederlandse schepen te bemannen verplichtte het Koninklijk Besluit van 6 juni 1940 alle Nederlanders en Nederlandse onderdanen die niet dienstplichtig waren en dienstplichtigen die niet in dienst waren 'persoonlijke diensten bij of ten behoeve van de scheepvaart te verrichten...'⁹ Dit betekende dat het dienstverband van opvarenden van de Nederlandse koopvaardij gedurende de oorlog tot nader order doorliep. Deze vaarplicht, die enigszins is te vergelijken met de militaire dienstplicht, werd in maart 1942 verscherpt met het Vaarplichtbesluit 1942. In dit besluit werden zowel de rechten als de plichten van de vaarplichtigen wettelijk vastgesteld, zoals rechten betreffende verlof, ziekte en opleidingen. Straffen voor o.a. het ontlopen van de vaarplicht werden in het Vaarplichtbesluit verscherpt en geüniformeerd.¹⁰ De Nederlandse regering beëindigde de vaarplicht pas op 2 maart 1946. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden verschillende organisaties opgericht die zich bezighielden met het welzijn van zeelieden aan wal. Het Comité ter Bevordering van het Welzijn van Nederlandsche Strijders zorgde voor sigaretten, literatuur, spelletjes etc. voor zeelieden en organiseerde samen met de 'Afdeling Verzorging van den Zeeman aan den Wal' van de *Shipping* en het Centraal Comité 'Zeeman's Welvaren' van het Ministerie van Sociale Zaken gezellige avonden, uitstapjes en bioscoop- en theatervoorstellingen. Het Centraal Comité 'Zeeman's Welvaren' richtte in grote havensteden in de wereld tehuizen en clubs op voor Nederlandse en Indonesische zeelieden. De tehuizen en clubs waren erg populair.¹¹ De Nederlandse koopvaardijvloot werd tijdens de Tweede Wereldoorlog over de hele wereld ingezet. Kleinere kustvaartschepen opereerden rondom Groot-Brittannië voor de bevoorrading van steden. Kustvaarders ondersteunden ook de grote handelsvaart, bijvoorbeeld als die schepen bij ondiep water de kust niet konden bereiken. Nederlandse kustvaartschepen speelden tussen 27 mei en 4 juni 1940 ook een rol tijdens operatie *Dynamo*, de evacuatie van Britse en Fransen



3. De sleepboot *Zwarte Zee* met op sleeptouw de *s.s. Flora MacDonald* die op 19 mei 1943 door een U-Boot in de Atlantische Oceaan was getorpedeerd. Imperial War Museum (AX 44A).

troepen vanuit Duinkerken. Ongeveer veertig Nederlandse kustvaartschepen evacueerden plus minus 22.000 militairen.¹² Tijdens de Meidagen weken 42 Nederlandse vissersschepen uit naar Groot-Brittannië. Daarvan werden 26 schepen, inclusief bemanning, door de Koninklijke Marine gevorderd om dienst te doen als hulpmijnvegers in Britse wateren. De bemanning werd gemilitariseerd en het schip kwam onder bevel van een marineofficier te staan. De overige schepen bleven dienst doen als vissersschepen en hielpen daarmee met de bevoorrading van Groot-Brittannië.¹³

Nederlandse sleepboten, zoals de eerdergenoemde *Zwarte Zee*, sleepten in gevaarlijke omstandigheden door torpedering of bombardering zwaar beschadigde schepen naar geallieerde havens. Daar werden ze gerepareerd om vervolgens weer ingezet te worden voor geallieerde oorlogsdoeleinden. Passagiersschepen waren erg geschikt om dienst te doen als troepentransportschepen of als hospitaalschepen. Deze vaartuigen werden omgebouwd voor hun nieuwe functie, maar bleven veelal met eigen bemanning onder Nederlandse vlag varen. De troepentransportschepen vervoerden tijdens de oorlog duizenden geallieerde militairen, terwijl hospitaalschepen duizenden patiënten vervoerden die aan boord medische behandeling ondergingen.¹⁴

Schepen van de grote vaart voeren, al dan niet in konvooi, over de Atlantische oceaan, in de Noordelijke IJszee, Middellandse Zee, de Grote Oceaan, Indische Oceaan en het Caribisch gebied. Een van de moeilijkste en gevaarlijkste konvoiroutes was lange tijd die naar Moermansk in het noorden van de Sovjet-Unie. Het konvooi PQ 17, dat op 27 juni 1942 vanuit IJsland naar Moermansk vertrok, leed de zwaarste verliezen. Na aanvallen van de Duitse Luftwaffe en Kriegsmarine zonken uiteindelijk 24 van de 36 vrachtschepen uit het konvooi. Een van deze vaartuigen was het Nederlandse *s.s. Paulus Potter*. De bemanning van het schip wist in een motorboot en drie sloepen na zes dagen veilig het eiland Nova Zembla te bereiken. De soldaten van het Rode Leger die op het eiland gestationeerd waren vlogen de schipbreukelingen naar Archangelsk, waar de zieken en gewonden werden behandeld. In september 1942 keerden de opvarenden van de *Paulus Potter* terug naar Schotland.¹⁵ Ook op de Middellandse Zee werden Nederlandse koopvaardijsschepen ingezet als troepentransportschepen en als vrachtschepen die goederen, wapens en munitie vervoerden. Daar kregen zij niet alleen te maken met de Duitse Kriegsmarine, maar ook met de Italiaanse zeestrijdkrachten. Zo waren verschillende Nederlandse schepen betrokken bij de evacuatie van het Britse leger uit Griekenland. Een van die schepen



4. De kok van deze Nederlandse kustvaarder bemant het afweergeschut, Groot-Brittannië 1943. Foto Nationaal Archief/Fotocollectie Anefo.

was het s.s. *Slamat*, dat op 27 april 1941 onder leiding van kapitein Tj. Luidinga met ongeveer 500 Britse militairen en ruim 200 bemanningsleden uit Nauplia vertrok. De *Slamat* werd door de Luftwaffe gebombardeerd en zonk. Van de opvarenden overleefden maar een kleine twintig de ramp.¹⁶ De BMWT zette ook Nederlandse koopvaardij schepen in voor de invasie van Noord-Afrika, Italië en Zuid-Frankrijk.

In de Indische Oceaan en de Grote Oceaan kregen Nederlandse koopvaardij schepen, zoals het m.s. *Janssens*, te maken met Japanse vijandelijkheden. De Slag in de Golf van Leyte bij de Filipijnen was een van de acties waarbij de *Janssens* betrokken was. Het schip belandde, beladen met oorlogsmateriaal, op 24 oktober 1944 midden in deze zeeslag tussen een Amerikaans-Australisch vlootverband en Japanse oorlogsschepen, waarbij het direct door vijandelijke vliegtuigen werd beschoten. De Nederlanders beantwoordden het vuur en wisten meerdere Japanse vliegtuigen uit te schakelen. Acht bemanningsleden werden voor dit optreden voorgedragen voor het Kruis van Verdienste.¹⁷

In totaal ondersteunende ongeveer zestig Nederlandse koopvaardij schepen de landing van de geallieerden in Normandië van 6 juni tot begin augustus 1944: drie tankers, elf vrachtschepen, tien sleepboten en 36 of 37 kustvaartschepen. De vaartuigen werden bijvoorbeeld ingezet als blokschip, zoals het s.s. *Parkhaven*, voor het vervoer van goederen en munitie, zoals het s.s. *Vliestroom*, het s.s. *Vulcanus* en het s.s. *Zuidburgh* of voor verschillende sleepwerkzaamheden, zoals de s.l. *Dexterous* en de s.l. *Zwarte Zee*.¹⁸

Met de invasie van Normandië en de geleidelijke bevrijding van West-Europa kwam het einde van de oorlog steeds dichterbij. Nederlandse koopvaardij schepen werden nu ook

ingezet voor het bevoorraden van de bevrijdde gebieden en voor het vervoer van materieel en goederen voor de oprukkende geallieerde legers. Zeelieden die de hele oorlog hadden gevaren konden na de Duitse capitulatie in mei 1945 na jaren afwezigheid de eigen families bezoeken. Pas met het opheffen van de vaarplicht in maart 1946 kwam voor het Nederlandse koopvaardij personeel definitief het einde aan hun oorlogsinzet.

Genealogisch onderzoek koopvaardij personeel Tweede Wereldoorlog

Genealogisch onderzoek naar koopvaardij personeel tijdens de oorlogsjaren is in twee fases op te splitsen: allereerst het verzamelen van basisgegevens waarmee een algemeen beeld van een opvarende wordt geschetst en daaropvolgend het verzamelen van mogelijke aanvullende informatie waarmee het leven van een opvarende in de periode 1940-1945 meer context krijgt. In dit artikel zal eerst het verzamelen van basisgegevens, zoals het achterhalen en lezen van de persoonskaart, de bewegingen/routes van schepen waarop een opvarende heeft gevaren en (waar van toepassing) informatie over de omstandigheden van overlijden, aan bod komen. Daarna komt aan bod hoe mogelijk aanvullende informatie, zoals gegevens betreffende Engelandvaarders, onderscheidingen, krijgsgevangenschap, educatie, dienstweigering, desertie en misdrijven en financiële hulp, gevonden kan worden.

Persoonsgegevens

Persoonskaarten

De *Shipping* kreeg met de machtiging om op te treden als 'custodian' ook zeggenschap over de bemanningsleden van de schepen. Tijdens de oorlog omvatte het personeelsbestand van de Nederlandse koopvaardij rond de 32.000 opvarenden – 12.500 Nederlanders, 6.000 inwoners van het Koninkrijk en 13.400 buitenlanders.¹⁹ Over deze mensen hield de *Shipping* op persoonskaarten een persoonsadministratie bij. Voor genealogisch onderzoek naar koopvaardij personeel in de Tweede Wereldoorlog is de persoonskaart van een opvarende het startpunt. De gegevens die op deze kaarten te vinden zijn bieden aanknopingspunten voor verder onderzoek.

Op de persoonskaarten staat informatie betreffende de schepen waarop iemand voer, hun functie, het loon, de religie, de burgerlijke staat, hun (wan)gedrag, de opleidingen die werden doorlopen, etc. De *Shipping* registreerde daarnaast zaken als desertie en overlijden op de kaarten. De persoonskaarten zijn administratief in vier categorieën te verdelen: de grote handelsvaart, de kustvaart, buitenlanders en cancelled. De grote handelsvaart betreft de schepen die de lange reizen over grote afstanden maken waarbij ze meestal een oceaan oversteken. Veruit de meeste zeelieden voeren op de grote vaart. Deze categorie is onderverdeeld in kaarten van officieren en overige bemanningsleden. Daarnaast zijn de

Desertie

In de kolom *conduct* komt met enige regelmaat de notitie **D**, meestal in het rood, voor. Dit betekent dat de opvarende is gedeserteerd. Deze notitie sloeg niet altijd op 'echt' deserteren: zich willens en wetens aan de Vaarplicht onttrekken. Het komt ook voor dat deze notitie is gemaakt omdat een opvarende zijn schip heeft gemist, overstapte naar een koopvaardij-schip van een ander (geallieerd) land, of overging naar een Nederlands krijgsmachtsdeel. Dit betekent dat deze notitie op veel persoonskaarten voorkomt, terwijl maar een klein deel echt voor desertie is berecht (waarover later meer).

De persoonsdossiers en persoonskaarten van Nederlandse vissers in Groot-Brittannië worden bij het Nationaal Archief beheerd. Op deze kaarten staat informatie over het schip waarop iemand voer, financiële gegevens en overige bijzonderheden.

Vaarplichtregister

In het vaarplichtbesluit van 1942 kreeg de *Shipping* de verplichting een register op te maken van alle opvarenden die onder de vaarplicht vielen.²⁰ Opvarenden werden ingeschreven in zogeheten 'intekeningsboeken'. De intekeningsboeken geven een momentopname van een opvarende in 1942. De informatie komt grotendeels overeen met de gegevens op de persoonskaarten. In tegenstelling tot de persoonskaarten is in de intekeningsboeken soms meer achtergrondinformatie over de familie van een bemanningslid te vinden. Te denken valt aan de namen van eventuele kinderen, de namen van de ouders van de zeelieden alsook hun eventuele beroep. Na 1942 is de informatie in de boeken niet meer bijgewerkt.

Zieken, gewonden en oorlogsslachtoffers

Aan het einde van de oorlog hadden ruim 3.376 opvarenden van de Nederlandse koopvaardij het leven gelaten. 77% kwam om het leven door oorlogsomstandigheden, 14% door een ongeval en 9% door andere oorzaken.²¹ Overlijden door oorlogsomstandigheden betekende voornamelijk dat iemand overleed doordat het schip waarop hij voer verging, bijvoorbeeld door torpedering, bombardering of ontploffing van een zeemijn.

Op de persoonskaarten wordt aangegeven of iemand tijdens de oorlog is overleden. Dit is af te leiden uit de rode streep die door de persoonsgegevens op de kaart zijn gehaald. In het opmerkingenveld op de kaart werd een notitie gemaakt van de omstandigheden rondom het overlijden. De notitie 'vermist' betekent dat het lichaam van de overleden persoon na een scheepsramp niet werd geborgen en betrokkene daarom theoretisch gezien als vermist was te beschouwen. Echter kan er, hoofdzakelijk bij vermissing als gevolg van een scheepsramp, vanuit worden gegaan dat deze persoon is overleden. Na verloop van tijd werd daarom voor een tijdens een scheepsramp 'vermiste' zeeman ook een overlijdensakte

Bronnen persoonsgegevens

- * Persoonskaarten Grote handelsvaart, inventarisnummers 2509-2723 – collectie 159 Londense Collectie Koopvaardij (LOCK) – NIMH.
- * Persoonskaarten kustvaart, inventarisnummers 2724-2765 – collectie 159 LOCK – NIMH.
- * Persoonskaarten buitenlanders, inventarisnummers 2766-2822 – collectie 159 LOCK – NIMH.
- * Persoonskaarten cancelled, inventarisnummer 2823 – collectie 159 LOCK – NIMH.
- * Inschrijvingskaarten Vaarplicht, inventarisnummers 35-105 – collectie 159 LOCK – NIMH.
- * Persoonsdossiers en personeelskaarten van vissers, inventarisnummers 558-560, 603-605 – 2.06.084 Commissie voor Aangehouden Lading / Netherlands Shipping and Trading Committee (COVAL / NSTC) 1939-1966 – NA.
- * Geboorten, huwelijken en overlijden en bevolkingsregister van Nederlanders in het buitenland - 2.04.42 Bevolkingsregister en Burgerlijke Stand van Nederlanders in het Buitenland 1940-1945, - Nationaal Archief (NA).

opgesteld. De notitie 'overleden' werd gemaakt wanneer het lichaam wel was geborgen. De *Shipping* voerde de afwikkeling van de nalatenschap van omgekomen koopvaardijpersoneel uit. Per overledene werd een dossier opgemaakt betreffende de financiële afwikkeling van zijn nalatenschap aan nabestaanden.

Het overlijden van een Nederlandse burger werd gemeld bij de Nederlandse regering in Groot-Brittannië, die tijdens de oorlog de burgerlijke stand van Nederlanders in het buitenland bijhield. Op de overlijdenskaarten werden per overledene de persoonlijke gegevens, de namen van nabestaanden, de oorzaak van overlijden en overige bijzonderheden vermeld. Voor overleden opvarenden van de Nederlandse koopvaardij waren deze gegevens voornamelijk afkomstig van de *Shipping*.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de zorg voor Nederlandse oorlogsgraven, waaronder graven van overleden koopvaardijpersoneel, te liggen bij de in 1946 opgerichte Oorlogsgravenstichting. De Oorlogsgravenstichting hield per graf een dossier bij met gegevens over de locatie van het graf en de staat van onderhoud.

Zeelieden raakten tijdens de oorlog ook gewond of werden arbeidsongeschikt verklaard door oorlogsomstandigheden, een ongeval of andere oorzaken. Rond de 500 opvarenden werden afgekeurd en ongeveer 270 mindervaliden werden gepensioneerd.²² Zieke en gewonde zeelieden werden beschermd door de Zeeongevallenwet 1919. Tijdens de oorlog werd deze wet door de Stichting Zeerisico 1940 uitgevoerd. De Zeeongevallenwet bepaalde dat zeelieden recht hadden op uitkeringen. Daarnaast betaalde de Stichting de medische kosten van de zieke en gewonde personen. De verzorging van de zieken en gewonden gebeurde onder toezicht

NAME HEN		ADD. IN HOLL. JAVA N.O.I.		RELIGION H	No. 172103			
Carnelis Gen. Helder		BORN 13.12.1903		CIVIC STATUS Malang		CIVIC STATUS getuurd		
NEXT OF KIN ehlg. A.S. Hoen-Dalawa		TICKET OR OCCUPATION I. Malang	NATIONALITY DUTCH	ALLOTMENT: FL. 100	PER. maand			
adres g. b.		LONG VOY. ALLOWANCE 15% 1.3.42	BENEFICIARY Ouderl. Hoen	Wanung Maat 16 Gen. Helder				
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
Opjaleugha	M.C.M. h.	10. 5. 40	2. 6. 41	1^o Stuurman	375			
Bjimanoech	M.C.M. h.	11. 6. 41	18. 5. 43	opzagsvoersker	455			
TJISALAK	- - -	18. 5. 43	7. 6. 43	24/3 44 Captain				ASHORE ASHORE - L'pool lost ... n.y. 70 missing through enemy action
				SPAARFONDS	PENSION			
				5% / 6%	J.C.J.L.			
				geen	geen			
				Employer / Employer	Employer / Employer			

6. Persoonskaart van Cornelis Hen, kapitein van de s.s. Tjisalak. Hij was 'missing through enemy action' nadat de Tjisalak op 26 maart 1944 werd getorpedeerd door een Japanse onderzeeboot en zank. Collectie 159 LOCK - NIMH, inventarisnummer 2522.

van de medische dienst van de Shipping. Als een opvarende voor ziekte of verwonding in een ziekenhuis werd opgenomen is dat af te lezen aan zijn persoonskaart. In de kolom *remarks and shore address* wordt de notitie 'hosp.' gemaakt gevolgd door een plaatsnaam of de naam van het ziekenhuis.

Herdenken

Elk jaar staat Nederland op 4 mei tijdens Dodenherdenking ook stil bij de oorlogsslachtoffers van de eigen koopvaardij. In aanwezigheid van de burgemeester van Rotterdam en afgevaardigden van verschillende rederijen, ministeries en belangenorganisaties worden bij het nationaal koopvaardijmonument 'De Boeg' in Rotterdam de grote offers herdacht die het koopvaardijpersoneel heeft gebracht voor onze vrijheid.

Naast de nationale herdenking in Rotterdam worden op 4 mei ook lokaal de slachtoffers van de koopvaardij herdacht, zoals in Vlissingen, Terschelling, Den Helder en Amsterdam.

Schepen en scheepsrampen

De Nederlandse koopvaardijvloot bestond uit een bonte verzameling schepen afkomstig van tientallen rederijen en kapitein-eigenaren. Na de Meidagen bestond deze vloot uit ongeveer 850 vissersschepen, kustvaarders, sleepboten, tankers, grote vracht- en passagiersschepen die wereldwijd werden ingezet. De British Ministry of War Transport en de Shipping bepaalden hoe deze schepen werden ingezet en welke routes zij voeren. Voor langere en kortere routes voeren koopvaardijschepen afkomstig uit verschillende geallieerde landen veelal in konvooi, bijvoorbeeld over de Atlantische Oceaan. Konvooien waren voor snelle *ocean liners* juist gevaarlijk. Deze schepen, zoals de s.s. *Nieuw Amsterdam*, voeren daarom vaak alleen. Zo liepen zij, vanwege hun enorme snelheid, minder risico dan in een (traag) konvooi.

Nederlandse koopvaardijschepen waren gedurende de jaren 1940-1945 regelmatig het doelwit van vijandelijke acties, zoals torpedering door een onderzeeboot en beschieting door vliegtuigen. Ook liepen schepen het risico op een mijn te lopen. Beveiliging van (grote) schepen was daarom erg belangrijk. Gedurende de oorlog werden deze schepen voorzien van ver-

Bronnen oorlogsslachtoffers

- * Persoonsdossiers Oorlogsgravenstichting – 2.19.255.01 Oorlogsgravenstichting (OGS): Persoonsdossiers – Nationaal Archief (NA). Bij het NA is een index op dit archief aanwezig.
- * Nalatenschapsdossiers koopvaardij – 2.16.54 Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal Scheepvaart, Nalatenschapsdossiers Zeelieden – NA.
- * Overlijdensaktes van Nederlanders in het buitenland – 2.04.42 Bevolkingsregister en Burgerlijke Stand van Nederlanders in het Buitenland 1940-1945, - NA.
- * Scheepsdossiers betreffende rampen, ongelukken en incidenten, inventarisnummers 175-181 – 2.06.084 Commissie voor Aangehouden Lading / Netherlands Shipping and Trading Committee (COVAL / NSTC) 1939-1966 – NA.
- * Dossiers van scheepsongevallen en rampen, inventarisnummers 14-229 – 2.16.31 Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen 1940-1946 – NA.
- * Dossiers met scheepsverklaringen betreffende scheepsrampen en klachten, inventarisnummers 29-153 – 2.16.40 Inspecteur Scheepvaart te Londen 1940-1946 – NA.
- * *Nederlandse zeemansgraven Tweede Wereldoorlog* – Melik, E. & Hamel, W. van. (Nijmegen 1988).

schillende soorten bewapening. Lichte mitrailleurs en later Oerlikon-kanonnen werden op schepen als afweergeschut aangebracht. Als verdediging tegen magnetische zeemijnen werden schepen gedemagnetiseerd en ontvingen sommigen paravanen die de kettingen van verankerde mijnen konden doorsnijden. Tegen het einde van de oorlog kregen ook steeds meer schepen sonarinstallaties, waarmee onderzeeboten opgespoord konden worden.²³ Ondanks deze beveiligingsmaatregelen gingen door oorlogsgeweld in totaal ongeveer 400 Nederlandse koopvaardischepen verloren. Met het oog op te verwachten verliezen was al in 1940 de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen ingesteld. Deze raad was samen met de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart in Londen belast met het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen.

Op de persoonskaarten die bij het NIMH worden beheerd staat aangegeven op welke schepen een opvarende tijdens de Tweede Wereldoorlog voer, gevolgd door de begin- en einddatum waarop diegene op dat schip diende. Als een opvarende op een schip diende terwijl die door oorlogsgeweld verloren ging, is op de persoonskaart bij de naam van het desbetreffende schip de notitie 'lost' gemaakt. Met deze gegevens is het mogelijk verder onderzoek te doen naar wat deze schepen, en daarmee hun opvarenden, hebben doorstaan. Om de oorlogsgeschiedenis van een schip te achterhalen vormen de scheepsbewegingskaarten een goed startpunt. Hierop staat

Bronnen schepen en scheepsrampen

- * Scheepsbewegingen grote handelsvaart, kustvaart en Shell, inventarisnummers 10-17, 2000-2508 – collectie 159 Londense Collectie Koopvaardij (LOCK) – Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH).
- * Bemanningslijsten (niet compleet), inventarisnummers 133-369 – collectie 159 LOCK – NIMH.
- * Scheepsdossiers betreffende rampen, ongelukken en incidenten, inventarisnummers 175-181 – 2.06.084 Commissie voor Aangehouden Lading / Netherlands Shipping and Trading Committee (COVAL / NSTC) 1939-1966 – Nationaal Archief (NA).
- * Dossiers van scheepsongevallen en rampen, inventarisnummers 14-229 – 2.16.31 Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen 1940-1946 – NA.
- * Dossiers met scheepsverklaringen betreffende scheepsrampen en klachten, inventarisnummers 29-153 – 2.16.40 Inspecteur Scheepvaart te Londen 1940-1946 – NA.
- * Dossiers betreffende vooronderzoek voor de Scheepvaartinspectie betreffende scheepsrampen, inventarisnummers 1-9 – 2.16.56.10 Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart – NA.
- * Scheepsdagboeken en scheepsjournalen, inventarisnummers 295-513 – 2.06.084 Commissie voor Aangehouden Lading / Netherlands Shipping and Trading Committee (COVAL / NSTC) 1939-1966 – NA.
- * *Scheepsrampen in Oorlogstijd* – Het Nationaal Zeemansfonds (Amsterdam 1947).
- * *The Allied Convoy System 1939-1945: its organization, defence, and operation* – Arnold Hague (St. Catharines 2000) zie ook www.convoyweb.org.uk.
- * *Op tegengestelde koersen. De kustvaart in oorlogstijd* – Dick Brongers (Deventer 1996).
- * *Binnenvaart in oorlogstijd* – Barend van Lange (Deventer 1995).

aangegeven op welke datums schepen in welke havens lagen, waardoor is af te leiden wat hun vaarroutes waren. Naast de vaarroutes zijn op deze kaarten ook aantekeningen gemaakt over reparaties, onderhoud en scheepsrampen van het betrokken schip.

Voor het onderzoek naar de oorzaak van een scheepsramp werden verschillende documenten opgemaakt, zoals een proces-verbaal en een scheepsverklaring. In deze stukken zijn zo nauwkeuring mogelijk de gebeurtenissen op het schip van voor, tijdens en na de ramp beschreven. Deze dossiers zijn te vinden in het archief van de Buitengewone Raad voor de Scheepsraad en in het archief van de Inspecteur voor de Scheepvaart te Londen, die belast waren met onderzoek naar de oorzaak van de ramp.



7. Schipbreukelingen van het Nederlandse vrachtschip s.s. Polyphemus, dat op 26 mei 1942 werd getorpedeerd, worden opgepikt door het Portugese vrachtschip s.s. Maria Amelia. Foto Nationaal Archief/Fotocollectie Anefo.



8. Begrafenis van een Indonesische opvarende van de Nederlandse koopvaardij te San Francisco. Beeldbank WOII - NIOD.



9. Bezoek van prins Bernhard in 1944 aan het St. Joseph Hospital in Preston, waar o.a. Nederlandse koopvaardijopvarenden werden behandeld. Foto Nationaal Archief/Fotocollectie Anefo.

Engelandvaarders

Een Engelandvaarder is iemand die na de capitulatie van Nederland op 14 mei 1940 en voor de geallieerde invasie in Normandië op 6 juni 1944, uit bezet gebied wist te ontsnappen met het specifieke doel zich te gaan inzetten voor de geallieerde oorlogsvoering. Er waren verschillende routes die Engelandvaarders konden nemen om Groot-Brittannië te bereiken. De route per boot via de Noordzee is de meest be-

kende, maar is het minst vaak succesvol uitgevoerd. Naast de route over de Noordzee bestond ook de zuidelijke route via neutrale landen als Spanje en Portugal, de Zwitserse route en de Scandinavische route. Via een van deze routes wisten in de periode 14 mei 1940 tot 6 juni 1944 rond de 1.700 Nederlandse mannen en vrouwen het Verenigd Koninkrijk te bereiken.²⁴ Een deel van de Engelandvaarders betreft het na de Meidagen 1940 in Nederland achtergebleven koopvaardijpersoneel

MARNIX VAN SINT ALDEGONDE BUILT 1930 CAPT.

OWNERS: N.V. STOOMVAART MAATSCHAPPIJ "NEDERLAND"
 OWNER'S AGENTS: KELLER BRYANT & CO. LTD.

Gross.	Nett.	Deadweight	CUBIC		Decks	Speed	Consumption	
19.356'	11.582	10.879	G	379.300 B	14	16 3/4	D.OIL.	
Port	Arrival	Departure	Port	Arrival	Departure	Port	Arrival	Departure
<p><u>ADMIRALTY MESSAGE. 8/11/43.</u> "6.11.43. HIT IN ENGINE ROOM. BULKHEAD HOLDING. OTHER VESSELS STANDING BY. SANK WHILE IN TOW 18-10 HOURS 7/11/43."</p> <p><u>ADMIRALTY MESSAGE. 14-11-43. ONLY CASUALTIES AMONG CREW ARE THREE SLIGHTLY INJURED:-</u> WOLTERING - GREASER. C. J. VAN NIE - COOK. W. MURPHY - D.E.M.S. ALL OTHERS LANDED SAFE AND WELL AT PHILLIPVILLE AND WILL BE EMBARKED FOR U.K.</p>								
GOUROCK.		26.10.43	SALERNO OFF	8.9.43	10.9.43			
ALGIERS AREA OF 8.11.43			MERS EL KEJER	14.9.43	22.9.43			
BOVAE	11.11.43	12.11.43	LIVERPOOL	7.10.43	27.10.43			
LIVERPOOL	23.11.43	4.5.43						
GOUROCK	5.5.43	13.5.43						
" "	17.5.43	19.5.43						
" "	28.5.43	17.6.43						
" "	22.6.43	28.6.43						
SIICLY OFF	10.7.43	10.7.43						
MALTA CALLED	11.7.43							
ALGIERS.	13.7.43	14.7.43						
ORAN.	15.7.43	15.7.43						
CLYDE	23.7.43							
GLASGOW		13.8.43						
GOUROCK		16.8.43						
PHILLIPVILLE	25.8.43	25.8.43						
ALGIERS.	26.8.43	26.8.43						
MERS EL KEJER.	27.8.43	5.9.43						

10. Scheepsbewegingenkaart van de m.s. Marnix van Sint Aldegonde van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, met notitie van de torpedering van het schip. Collectie 159 LOCK - NIMH, inventarisnummer 2221.

en leerlingen van Zeevaartscholen. De Scandinavische route was onder hen geliefd. Het kwam geregeld voor dat een opvarende van een schip na aankomst in bijvoorbeeld een Zweedse haven niet meer terugkeerde naar zijn schip. Hij meldde zich bij het Nederlandse consulaat of gezantschap, die hem vervolgens verder hielp met onderdak, financiering en uiteindelijk het vervoer naar Groot-Brittannië. Na aankomst in het Verenigd Koninkrijk werden de Engelandvaarders eerst ondervraagd door de Britse veiligheidsdienst MI5 in het schoolgebouw van de Royal Victoria Patriotic School (RVPS) in Wandsworth. Tijdens de ondervraging werden de Engelandvaarders beoordeeld op hun politieke betrouwbaarheid. Na dit verhoor volgde een ondervraging door de Nederlandse Centrale Inlichtingen Dienst (CID), vanaf 1942 de Politie-Buitendienst (PBD) genoemd. Tijdens deze verhoren kwam het ook tot het verzamelen van inlichtingen over de situatie in Nederland. De Engelandvaarders werden gevraagd naar informatie over Duitse verdedigingswerken en gebou-

wen, het verzet, 'goede' en 'foute' mensen en wat zij tijdens hun reis hadden meegemaakt. Na de ondervraging en goedkeuring door MI5 en de CID/PBD moesten de Engelandvaarders zich melden bij het Rekruteringsbureau van het Ministerie van Oorlog en bij het Rekruteringsbureau van het Ministerie van Marine. De twee bureaus overlegden vervolgens bij welk onderdeel betrokkene het best kon worden geplaatst om een bijdrage te leveren aan de geallieerde oorlogsinspanning. Hierbij werd enigszins rekening gehouden met de wens van de Engelandvaarder. Naast plaatsing bij de krijgsmacht kon een Engelandvaarder ook een plaatsing krijgen bij de Nederlandse koopvaardij, wat 164 keer is gebeurd.²⁵ Vaak is van de persoonskaart van een opvarende af te lezen of iemand Engelandvaarder was of niet. Als hij gedurende een deel van de oorlog in Nederland verbleef staat dit op de persoonskaart. Ook details over de Engelandvaart en de ondervraging door MI5 (vaak met de notitie RVPS) werden op de kaart genoteerd. Verder onderzoek is mogelijk in de inlich-

Bronnen Engelandvaarders

- * Inlichtingenrapporten van de Centrale Inlichtingen Dienst en de Politie-Buitendienst, inventarisnummers 3160-10071 (beperkt openbaar) – 2.09.06 Archief van het Ministerie van Justitie te Londen – Nationaal Archief (NA).
- * Archieven van verschillende consulaten en gezantschappen – NA. Onder andere:
 - 2.05.219 Nederlandse Gezantschap te Zweden (Stockholm), inventarisnummer 570-603.
 - 2.05.49 Gezantschap Zwitserland.
 - 2.05.48.22 Consulaat Geneve.
 - 2.05.161 Gezantschap in Portugal (Lissabon).
- * *Tulpen voor Wilhelmina. De geschiedenis van de Engelandvaarders* – A.M.F. Dessing (Amsterdam 2005).
- * Museum Engelandvaarders www.museumengelandvaarders.nl

tingenrapporten van het CID en PBD, die per individu zijn opgesteld. Daarnaast bevatten ook archieven van Nederlandse consulaten en gezantschappen uit de Tweede Wereldoorlog informatie betreffende Engelandvaarders.

Onderscheidingen

In de eerste maanden van de Tweede Wereldoorlog werd duidelijk dat de opvarenden van de Nederlandse koopvaardij in gevaarlijke situaties hun werk moesten uitoefenen en daarbij regelmatig moedig en beleidvol optraden. Daarom volgde op 26 september 1940 de instelling van de 'Commissie tot het beoordeelen van daden van heldhaftigheid betoond door personeel ter koopvaardij'. Dit orgaan, later hernoemd tot Commissie Onderscheidingen Koopvaardij (COK), had de taak advies te geven over het toekennen van (dapperheids)onderscheidingen aan koopvaardijpersoneel, zoals de Militaire Willemsorde, de Bronzen Leeuw, het Bronzen Kruis en het Kruis van Verdienste. De COK kwam tussen 8 oktober 1940 en 26 maart 1946 62 keer bijeen. Door hun voordrachten kregen in die periode 645 koopvaardijopvarenden een onderscheiding toegekend. Het advies van de COK werd via de Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart aan koningin Wilhelmina voorgelegd die de benoemingen per Koninklijk Besluit toekende. Na het tekenen van dit besluit was het zaak de gedecoreerde hiervan via de *Shipping* zo snel mogelijk op de hoogte te stellen. De dapperheidsonderscheidingen wilde koningin Wilhelmina graag zelf aan de gedecoreerden uitreiken en vele van hen hebben dit eremetaal dan ook uit haar handen ontvangen. Op 26 juli 1946 volgde de ontbinding van de COK.²⁶ Op 16 maart 1944 kwam het tot de instelling van het Oorlogs-Herinneringskruis (OHK). Deze herinneringsmedaille was bedoeld als blijk van waardering van de regering aan o.a. opvarenden van de koopvaardij die zich tijdens de oorlog hadden ingezet. Alle opvarenden van de geallieerde Nederlandse



11. Engelandvaarders in het houthakkerskamp Lundby Fogdö in Zweden. Beeldbank WOII – NIOD.

koopvaardij die minimaal zes maanden actief hadden gediend en tevens minimaal één reis door gevaarlijk gebied hadden gemaakt, kwamen hiervoor in aanmerking. De Commissie van Advies beoordeelde welke opvarenden in aanmerking kwamen voor deze herinneringsmedaille. Aan het OHK waren vijf gespen voor 'algemene krijgsverrichtingen' en zeven gespen voor 'bijzondere krijgsverrichtingen' verbonden. Een subcommissie boog zich over de vraag welke reizen voor welke gespen voor 'bijzondere krijgsverrichtingen' in aanmerking kwamen. Opvarenden aan wie het OHK werd toegekend, kregen eerst een voorlopige machtiging. Pas vanaf 1949, toen de medaille en gespen waren vervaardigd, werd het OKH daadwerkelijk uitgereikt.²⁷ Een aantekening over een toegekende onderscheiding is soms terug te vinden op de persoonskaart van een opvarende. Daarnaast zijn in het Nationaal Archief verschillende dossiers over voordrachten en toekenningen van dapperheidsonderscheidingen aan koopvaardijpersoneel te vinden. Deze dossiers zijn opgesteld op naam van het schip waar betrokkene op voer ten tijde van zijn heldhaftige optreden en niet op persoonsnaam. In dit archief zijn ook dossiers betreffende het toekennen of weigeren van het Oorlogs-Herinneringskruis te vinden. Van koopvaardijofficieren zijn de persoonsdossiers met correspondentie betreffende het al dan niet toekennen van het OHK bewaard gebleven. Van de overige bemanningsleden bestaat een alfabetische lijst waarop staat vermeld of het OHK is toegekend of niet.

Geïnterneerden en Krijgsgevangenen

In het reglement van de Tweede Haagse Vredesconferentie (1907) en het verdrag van de Derde Geneefse Conventie (1929) kwam het tot afspraken over de behandeling van krijgsgevangenen in oorlogstijd. In hoofdlijnen zijn de gemaakte afspraken ook van toepassing op gevangen genomen koopvaardijpersoneel van vijandelijke landen. Het verschil met militaire krijgsgevangenen is dat koopvaardijpersoneel als non-combattant wordt gezien en daarom als burgergeïnterneerden behandeld moeten worden.

Bronnen Onderscheidingen

- * Notulen van de Commissie Onderscheidingen Koopvaardij, inventarisnummers 292-297 – 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – Nationaal Archief (NA).
- * Ingekomen voorstellen, rapporten, en scheepsverklaringen bij de COK voor het toekennen van onderscheidingen, inventarisnummer 310-446 – 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – NA.
- * Dossiers van de COK betreffende de voorstellen voor het toekennen van onderscheidingen, inventarisnummers 447-588 – 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – NA.
- * Dossiers van Scheepsvaartzaken betreffende toekenningen door koningin Wilhelmina voor onderscheidingen, inventarisnummers 65-209 – 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – NA.
- * Alfabetische naamlijsten van bemanningsleden van de Nederlandse koopvaardij aan wie het Oorlogs-Herinneringskruis werd toegekend of geweigerd (persoonsdossiers vernietigd), inventarisnummers 865-867 – 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – NA.
- * Persoonsdossiers van Nederlandse officieren aan wie het Oorlogs-Herinneringskruis werd toegekend of geweigerd, inventarisnummers 878-933 – 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – NA.

Na de capitulatie van Nederland op 15 mei 1940 werd de Nederlandse koopvaardij door Duitsland als vijandelijk beschouwd. Gedurende de oorlog werden ongeveer 350 Nederlandse zeelieden door Duitsland gevangen genomen.²⁸ Dit gebeurde bijvoorbeeld nadat hun schip na torpedering of bombardering was vergaan of omdat hun schip was aangehouden of buitgemaakt. Na gevangename werden zij gedebatteerd en overgebracht naar het kamp *Marlag und Milag Nord*. Dit kamp bestond uit een deel voor krijgsgevangenen van de Marine (Marinelager (Marlag)) en geïnterneerden van de koopvaardij (Marineinterniernenlager (Milag)). Vanwege de status van koopvaardijpersoneel als non-combattant werden zij niet, zoals soldaten en korporaals, te werk gesteld. Het aantal Nederlanders in Milag Nord nam gedurende de oorlog af omdat de geïnterneerden regelmatig terug naar huis werden gestuurd. In maart 1942 bevonden zich 35 Nederlanders in Milag Nord. In juni 1943 was dit aantal gedaald naar 11 zeelieden en in augustus 1944 verbleven nog 7 Nederlanders in het kamp. Laatstgenoemden verbleven nog in het kamp toen het op 3 mei 1945 door de Britten werd bevrijd.²⁹

Bronnen geïnterneerden en krijgsgevangenen

- * Oorlogsarchief Rode Kruis – Nationaal Archief (NA). Voor informatie over geïnterneerden van de koopvaardij kunt u een aanvraag indienen met de volledige naam, geboortedatum en geboorteplaats van de persoon over wie u informatie zoekt. Als betrokkene minder dan 100 jaar geleden is geboren dient u ook een bewijs van overlijden mee te sturen. U kunt uw aanvraag indienen via info@nationaalarchief.nl.
- * Staten met gegevens van krijgsgevangenen in Marlag en Milag Nord, inventarisnummer 4 – 2.13.98 Ministerie van Defensie: Collectie Krijgsgevangenen – NA.
- * Stuk betreffende de situatie in Marlag en Milag Nord, inventarisnummer 398, 2.05.219 Nederlandse Gezantschap te Zweden (Stockholm) – NA.
- * Index Japanse interneringskaarten krijgsgevangenen KNIL en Marine (archief 2.10.50.03) – NA.

Helaas is weinig bekend over koopvaardijgeïnterneerden in Japanse kampen in Azië. Na de val van Nederlands-Indië in maart 1942 volgde voor het koopvaardijpersoneel dat zich nog in Nederlands-Indië bevond, internering in Japanse burgerkampen, de zogenoemde 'Jappenkampen'. Ook buiten Nederlands-Indië kwam het elders in Oost-Azië tot internering van koopvaardijpersoneel in Japanse kampen. De omstandigheden in deze kampen waren zeer slecht, waardoor veel mensen in deze kampen overleden. Nederlandse koopvaardijgeïnterneerden werden door Japan ook op transport gesteld op de zogenoemde 'Hell Ships', schepen waarin duizenden krijgsgevangenen en geïnterneerden in barre omstandigheden werden vervoerd. Velen overleefden de reis op deze schepen niet.

Op de persoonskaart van zeelieden werd een aantekening gemaakt als zij door Duitsland of Japan werden geïnterneerd. Meestal betrof het de aantekening 'Civ. Internee' of 'Interned' (geïnterneerd), maar ook de aantekening 'Prisoner of War' of 'POW' (krijgsgevangen) kan op de kaart staan, gevolgd door de naam van het land, eiland of kamp waar iemand gevangen zat. Waarom de termen geïnterneerd en krijgsgevangen door elkaar zijn gebruikt is onduidelijk.

Het Informatiebureau van het Rode Kruis had tijdens de oorlog de belangrijke taak informatie te verzamelen en te verschaffen over o.a. Nederlandse geïnterneerden en krijgsgevangenen. Het oorlogsarchief van het Rode Kruis is de belangrijkste bron voor informatie over geïnterneerden van de koopvaardij. Het archief telt ongeveer vijftig deelcollecties die o.a. persoonsdossiers, kampadministraties, deportatielijsten en repatriëeringslijsten uit Nederlands-Indië bevatten. Voor zowel koopvaardijgeïnterneerden in Duitsland als in de verschillende Japanse kampen in Azië kan hier informatie worden opgevraagd.

Educatie

Er waren buiten Nederland geen opleidingsmogelijkheden voor Nederlandse koopvaardijofficieren. Koopvaardijofficieren hadden echter diploma's nodig om door te groeien naar een hogere rang. Daarnaast was het belangrijk lager gegraduateerden op te leiden omdat er geen nieuwe aanwas van officieren uit de Zeevaartscholen in Nederland was. In Groot-Brittannië werden daarom in Sutton en in Falmouth twee scholen voor Nederlands koopvaardijpersoneel opgericht. Ook in New York en in Curaçao kwam het tot de oprichting van dergelijke opleidingsinstituten. Voor het afnemen van de examens werden in het Verenigd Koninkrijk, de VS, Australië, Colombo en Curaçao examencommissies in het leven geroepen. Deze bestonden uit marineofficieren die de examens volgens de vooroorlogse Nederlandse eisen afnam. Dat deze eisen erg hoog waren bleek uit het slagingspercentage. In de jaren 1941-1943 slaagde maar 59% van de examenkandidaten.³⁰ Omdat de zeelieden nodig waren aan boord van hun schip hadden zij weinig tijd om te studeren. Driekwart van de studie bestond daarom uit zelfstudie, gevolgd door (praktische) instructie op het opleidingsinstituut. Tijdens hun studie kregen zij studieverlof en studiesalaris. Als zij waren geslaagd voor hun examen ontvingen zij vaak een toelage. Een deel van het personeel moest ook worden opgeleid tot kanonnier om de aan boord geplaatste mitrailleurs en Oerlikon-kanonnen te kunnen bedienen. Een afdeling van de Britse admiraliteit, de *Defensively Equipped Merchant Ships* (DEMS), was verantwoordelijk voor de plaatsing van het wapentuig. Aan het begin van de oorlog waren het vooral Britse *gunners* en Nederlandse militairen van de Koninklijke Marine of Koninklijke Landmacht, die als kanonnières aan boord van een koopvaardij-schip dienst namen. Vanaf 1942 werden steeds meer Nederlandse zeelieden opgeleid tot kanonnier. Dit gebeurde in Liverpool, waar een DEMS-school was opgericht voor de opleiding van Nederlandse koopvaardijkanonnières. Tot juli 1944 behaalden hier ongeveer 500 Nederlanders hun brevet voor kanonnier. Deze artilleristen waren daarna verantwoordelijk voor het onderhoud en de bediening van het geschut aan boord van een schip.³¹ Op de persoonskaart van een opvarende staat aangekend of hij een officiersopleiding of een cursus aan de DEMS-school heeft gevolgd. Als iemand de opleiding tot kanonnier heeft gevolgd staat dit veelal vermeld met 'oerlikon cursus'. Het is onbekend of examenregisters van de DEMS-school in Liverpool nog bestaan. Naast de aantekening op de persoonskaart is op bemanningslijsten van schepen na te gaan of iemand op het schip diende als kanonnier. Wanneer iemand een officiersopleiding heeft gevolgd staat dit op de persoonskaart aangekend met 'opleiding' of 'studie'. De examenregis-



12. Koopvaardijmannen op bezoek bij prinses Juliana en prinses Margriet in 1943. Na haar geboorte werd prinses Margriet petekind van de Nederlandse koopvaardij. Foto Nationaal Archief/Fotocollectie Elsevier.

ters en stukken van de examencommissies voor de opleidingen voor koopvaardijofficieren zijn bewaard gebleven. Veel van de inschrijvingen in de examenregisters zijn voorzien van een portretfoto van de geslaagde.

Dienstweigering, desertie en misdrijven

Tijdens het chaotische voorjaar van 1940, toen het Duitse leger verschillende Europese landen bezette, was een grote zorg bij de Britten de betrouwbaarheid van geallieerde zeelieden en burgers die in Groot-Brittannië aankwamen. De angst voor Duitse spionnen onder deze mensen was groot. Onbetrouwbare zeelieden, bijvoorbeeld omdat zij nazisymptieën hadden, wachtte daarom een ondervraging door de Britse inlichtingendienst MI5. Later in de oorlog werden zij ook ondervraagd door de Nederlandse Centrale Inlichtingen Dienst (CID), vanaf 1942 de Politie-Buitendienst (PBD) genoemd. Voor zeelieden die als onbetrouwbaar te boek stonden volgde een internering in burgerinterningskampen in Groot-Brittannië. Hoeveel Nederlandse zeelieden toentertijd zijn geïnterneerd is onduidelijk.³² De meeste geïnterneerden belandden in interneringskampen op het Isle of Man, in de Ierse Zee.

Een ander probleem dat direct na de Meidagen bij de Nederlandse koopvaardijvloot begon te spelen was dienstweigering en desertie onder zeelieden. Zeelieden weigerden te varen omdat zij het te gevaarlijk vonden en deserteerden omdat zij terug wilden keren naar huis. De Nederlandse regering kon de dienstweigeraars niet berechten, maar Groot-Brittannië kon dat voor bemanningen van door Groot-Brittannië gecharterde schepen op basis van Defence Regulation 47A wel. Dienstweigeraars kwamen meestal in de Pentonville-gevangenis in Londen terecht. Later werden zij ook in het interneringskamp



13. De bevrijding van geallieerd Marine- en koopvaardijpersoneel uit kamp Marlag und Milag Nord, 29 april 1945. Imperial War Museum (BU 4835).



14. Uitreiking van een onderscheiding aan een opvarende van de Nederlandse koopvaardij door koningin Wilhelmina. Foto Nationaal Archief/ Fotocollectie Anefo.

Lingfield ondergebracht.³³ Ook in andere landen, zoals Canada, de Verenigde Staten en Zuid-Afrika, werden Nederlandse zeelieden die weigerden te varen berecht en gevangen gezet. Volgens schattingen weigerden tussen de 6 en 8% van de Nederlandse zeelieden tijdens de oorlog te varen.³⁴

In 1941 kwam in Groot-Brittannië de Allied Powers (Maritime Courts) Act tot stand. Hiermee werd het voor geallieerde mogendheden mogelijk hun eigen rechtbanken te vestigen op Brits grondgebied waar zij eigen onderdanen konden berechten. In oktober 1941 werd in Londen een Nederlands kantongerecht voor de berechting van overtredingen en een Nederlandse rechtbank voor het berechten van misdrijven opgericht. Zij sprak recht over verschillende soorten delicten die op schepen plaatsvonden, zoals diefstal, geweldsmisdrijven, desertie, dienstweigering en insubordinatie. Ook overtreders van bepalingen van het Vaarplichtbesluit 1942 of het ontlopen van de vaarplicht werden voorgeleid in het kantongerecht of de rechtbank. In de periode 1941-1946 veroordeelde de kantonrechter 526 zeelieden en veroordeelde

Bronnen educatie

- * Examenregisters en stukken van examencommissies voor opleidingen voor scheepswerktuigkundigen, stuurlieden en machinisten in Australië, Colombo, New York, Curaçao en Londen, inventarisnummers 113-132 – collectie 159 Londense Collectie Koopvaardij – NIMH
- * Bemanningslijsten (incompleteet), inventarisnummers 133-369 – collectie 159 LOCK – NIMH

Bronnen dienstweigering, desertie en misdrijven

- * Persoonsdossiers diverse rechtszaken, inventarisnummers 27-88, 101-117, 138-154 (deels beperkt openbaar) – 2.09.44.01 Nederlandse Gerechten te Londen, 1941-1946 – Nationaal Archief (NA).
- * Persoonsdossiers betreffende onder toezicht gestelden, inventarisnummers 16-18 (beperkt openbaar) – 2.09.44.02 Centraal Toezicht te Londen, 1943-1945 – NA.
- * Inlichtingenrapporten van de Centrale Inlichtingen Dienst en de Politie-Buitendienst, inventarisnummers 3160-10071 (beperkt openbaar) – 2.09.06 Archief van het Ministerie van Justitie te Londen – NA.
- * Dossiers van scheepsongevallen en rampen, inventarisnummers 14-229 – 2.16.31 Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen 1940-1946 – NA.
- * Dossiers met scheepsverklaringen betreffende scheepsrampen en klachten, inventarisnummers 29-153 – 2.16.40 Inspecteur Scheepvaart te Londen 1940-1946 – NA.
- * Dossiers betreffende vooronderzoek voor de Scheepvaartinspectie betreffende scheepsrampen, inventarisnummers 1-9 – 2.16.56.10 Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart – NA.
- * *Varen, vechten of berechten. Nederlandse maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot-Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog* – mr. Anne-Marie Smit (Gouda 1991).

de rechtbank 553 zeelieden. Beide rechtbanken konden de veroordeelden alleen een vrijheidsstraf of een geldboete opleggen.³⁵ De derde Nederlandse rechtbank in Londen was de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart. Deze Raad onderzocht vooral de oorzaak van rampen met Nederlandse schepen. Daarnaast oordeelde de Raad over misdrijven van officieren en gezagvoerders aan boord van schepen. In totaal werden tijdens de oorlog 652 zaken bij de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart aangebracht.³⁶

In september 1943 kwam het tot de oprichting van het Centraal Toezicht dat toezicht hield op, en hulpverlenende aan, Nederlanders die in Groot-Brittannië door het Nederlandse

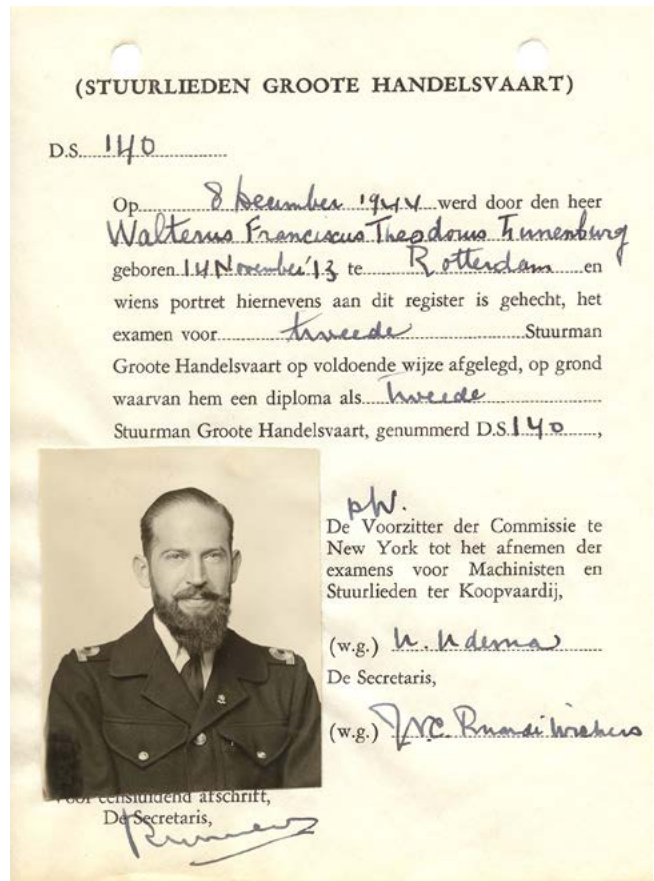


15. Een Nederlandse instructeur leert een Nederlandse koopvaardij-opvarende schieten met een Hotchkiss machinegeweer. Imperial War Museum (A 5393).

gerecht voorwaardelijk waren gestraft. Er werden tijdens de oorlog 93 zeelieden onder toezicht gesteld die door het Centraal Toezicht werden geholpen. Naast hulp aan deze groep zeelieden bezochten werknemers van het Centraal Toezicht ook de tot gevangenisstraf veroordeelden in de gevangenis.³⁷ Als een zeeman in aanraking kwam met één van de Nederlandse rechtbanken in Londen, door een lokale rechtbank was berecht of door de Centrale Inlichtingen Dienst of de Politie Buitendienst was ondervraagd, werd hiervan een aantekening gemaakt op zijn persoonskaart. Persoonsdossiers van het Nederlandse kantongerecht, de Nederlandse rechtbank en dossiers van de Buitengewone Raad voor de Scheepsvaart zijn bewaard gebleven, net als de inlichtingenrapporten van de Centrale Inlichtingen Dienst en de Politie-Buitendienst.

Zeemanspot, 'Kerstensverlof' en vaarplichtbeloning

Voor de oorlog was het gebruikelijk dat een rederij een deel van het loon van een zeeman inhield en dit direct aan familie uitbetaalde; de zogenoemde week- of maanbrieven. Na de Duitse inval in Nederland bleef de *Shipping* deze gelden op de lonen van zeelieden inhouden omdat rederijen in bezet Nederland de week- en maanbrieven aan de families bleven uitbetalen. In april 1941 dreigde de Duitse bezetter het uitbetalen van de week- en maanbrieven te stoppen als Nederlandse zeelieden voor de geallieerden bleven varen. In september 1941 maakten zij dit dreigement deels waar. Als reactie hierop deelde op 17 april 1941 de minister van Handel, Nijverheid en Scheepsvaart M.P.L. Steenberghe via Radio Oranje mee dat de Nederlandse regering zich garant stelde voor voorgeschoten betalingen aan families van koopvaardijpersoneel. In Nederland werd snel een illegaal hulpfonds



16. Inschrijving in het examenregister van Walterus Franciscus Theodorus Lunenburg, voor het halen van zijn diploma voor tweede stuurman Grote Handelsvaart. Collectie 159 LOCK - NIMH, inventarisnummer 126.

opgericht, de Zeemanspot, dat voorschotten op loon aan families van koopvaardijpersoneel uitdeelde. In 1942 en 1943 werden ook betalingen aan gezinnen van buiten Nederland dienende Marine-, Landmacht-, en Marechausseeperoneel bij de Zeemanspot ondergebracht.³⁸

Gedurende de oorlog werd in Londen een commissie in het leven geroepen die een toekomstig wachtgeld- en pensioenregeling voor vaarplichtingen moest onderzoeken. Advies betreffende een wachtgeldregeling werd in 1944 uitgebracht waarop de Nederlandse regering deze voorstellen overnam (Staatsblad E 116). Dit 'Kerstensverlof' hield een buitengewoon verlof van 60 dagen met behoud van loon in en was bedoeld voor het herstel van familie- en gezinsrelaties. De totstandkoming van een pensioenregeling had meer voeten in de aarde. Na jaren van overleg trad op 1 februari 1954 het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij in werking, ook wel de Vaarplichtbeloning genoemd. Deze beloning was bedoeld voor vaarplichtige zeelieden van 60 jaar en ouder en voor weduwen die voor 10 mei 1940 met een vaarplichtige zeeman waren getrouwd. Gepensioneerde zeelieden ontvingen f 150 per jaar en weduwen f 90.³⁹

Op de persoonskaarten van zeelieden werden aantekeningen gemaakt van genoten 'Kerstensverlof' (met de aantekening E 116) en soms ook als zij de Vaarplichtbeloning ontvingen. De E 116-kaarten (verlofkaarten) en betaalkaarten van vaarplichtige zeelieden, die informatie over ontvangen



17. Eerste zitting van de Nederlandse rechtbank te Londen in de Middlesex Guildhall. Beeldbank WOII – NIOD.

betalingen en verlof bevatten, zijn bewaard gebleven. Ook kunnen de staten van zeelieden die in 1954 recht hadden op de Vaarplichtbeloning nog worden geraadpleegd. Van de Zeemanspot bleven de lijsten met namen van families die door de Zeemanspot geholpen werden bewaard. Welke ondersteuning zij van de Zeemanspot kregen staat hierop vermeld. <<

Bronnen vaarplichtbeloning

- * Betaal- en E 116 kaarten van Koopvaardijkantoor Rotterdam en Koopvaardijkantoor Amsterdam, inventarisnummers 1304-1340 – collectie 159 Londense Collectie Koopvaardij (LOCK) – NIMH.
- * Lijsten met rechthebbenden op de Vaarplichtbeloning in 1954, inventarisnummers 1348-1353 – collectie 159 LOCK – NIMH.
- * Uitdelingslijsten en lijsten van door de Zeemanspot ondersteunde personen, inventarisnummers 27-45 – 185B Nationaal Steunfonds – NIOD Instituut voor Oorlogs-, Holocaust- en Genocidestudies.
- * Correspondentie van het Bureau Afwikkeling Zeemanspot en de Vereniging 'Zeerisico' met uitkeringsgerechtigden, inventarisnummers 147-156 – 185B Nationaal Steunfonds – NIOD Instituut voor Oorlogs-, Holocaust- en Genocidestudies.



18. Haring etende Nederlandse koopvaardijmannen op uitje in Londen. Foto Nationaal Archief/Fotocollectie Anefo.

Dankwoord

De redactie dankt het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, en in het bijzonder de auteur Welmoed Bons, voor haar medewerking aan dit jubileumnummer.

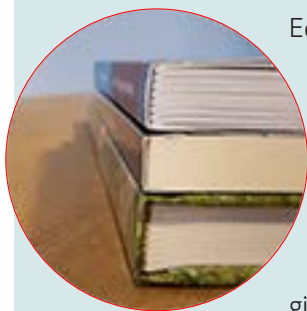
Welmoed Bons is historicus en archivaris en werkt bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) als onderzoeker/projectleider. Hier is zij verantwoordelijk voor het collectiebeheer en beantwoordt zij militair historische vragen. In haar vrije tijd doet zij genealogisch onderzoek naar haar eigen familiegeschiedenis.

Noten

1. Van Dissel, Elands, Faber en Stolk red., *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam 2014) 18-19; K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam/Brussel 1986) 139-141.
2. Bart Droog, *Oorlogsslachtoffers Nederlandse koopvaardij en visserij 1 september 1939 – 9 mei 1940* (z.p. 2018).
3. Marinemonografie, Deel 2, Hoofdstuk 8 *De bewegingen en akties van Hr.Ms. Isaac Sweers*, 4-5.
4. Marinemonografie, Deel 1, Hoofdstuk 5 *De verrichtingen in de positie IJmuiden, gedurende de meidagen van 1940 en in de periode hieraan voorafgaande*, 22-23.
5. *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd* (Uitgave van het Ministerie van Scheepvaart en Visserij, z.p. [1945]) 3-5.
6. Anselm J. van der Peet, *Eindrapport Sectie Ervaringen Zeevarenden Koopvaardij, Koninklijke Marine en Gouvernements Marine* (z.p. 1999).
7. Van Dissel e.a., *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd*, 26-28.
8. *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd*, 7, 16-177.
9. Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, nr. A 5: Besluit van 6 juni 1940 (z.p. 1940).
10. Vaarplichtbesluit 1942 (Ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, Londen 1942).
11. *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd*, 10-11.
12. Van Dissel e.a., *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd*, 39.
13. Van der Peet, *Eindrapport*, 1; *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd*, 24.
14. Van Dissel e.a., *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd*, 44-46.
15. *Ibidem*, 77-78.
16. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij*, 475-480.
17. *Ibidem*, 1295-1297.
18. *Ibidem*, 1152-1164.
19. Van der Peet, *Eindrapport*, 1.
20. Vaarplichtbesluit 1942, artikel 23.
21. Van der Peet, *Eindrapport*, 1.
22. *Ibidem*, 1.
23. Van Dissel e.a., *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd*, 33-35; *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd*, 9-10.
24. A.M.F. Dessing, *Tulpen voor Wilhelmina. De geschiedenis van de Engelandvaarders* (Amsterdam 2004) 21.
25. *Ibidem*, 443.
26. W.F.J. Elgers, P. Th. Gelton, R.W. Rijkema (red.), *75 jaar Commissie Dapperheidsonderscheidingen 1941-2016* (Studiekring Ridderorden en Onderscheidingen).
27. Inventaris archief 2.16.32 Oorlogsonderscheidingen voor het Koopvaardij- en Luchtvaartpersoneel, 1940-1975 – Nationaal Archief.
28. D.J. Smit, *Onder de vlaggen van Zweden en het Rode Kruis. Het leven van Nederlandse militairen in Duitse krijgsgevangenschap 1940-1945* (Den Haag 1997) 112.
29. Smit, *Onder de vlaggen van Zweden en het Rode Kruis*, 113-114; Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag, Londense Collectie Koopvaardij, Toegang 159, inventarisnummer 21.11, verslag B.A. Molenaar.
30. *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd*, 15.
31. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij*, 269-271.
32. *Ibidem*, 233.
33. *Ibidem*, 251-259.
34. *Ibidem*, 268.
35. mr. Anne-Marie Smit, *Varen, vechten of berechten. Nederlandse maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot-Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Gouda 1991) 55-102.
36. *Ibidem*, 115-123.
37. *Ibidem*, 103-106.
38. Van der Peet, *Eindrapport*, 6-7.
39. *Ibidem*, 3-5.

Tips van de Boekenmakers van Probook

Bij het laten maken van een boek komen veel keuzes kijken. De eerste keuze, en misschien wel de belangrijkste keuze, is of je een hardcover of softcover wenst en met welke bindwijze. De meeste genealogische boeken worden uitgevoerd als een genaaid hardcover, maar het is natuurlijk goed om te weten wat de mogelijkheden en verschillen zijn.



Een hardcover is een boek met een dikke harde kaft, deze kan je helemaal niet buigen. Een softcover is een boek met een slappe kaft, deze kan je buigen. De meeste romans die in de boekwinkel te vinden zijn, zijn softcover. De meeste genealogische boeken, maar bijvoorbeeld

ook de meeste kinderboeken die in de boekwinkel te vinden zijn, zijn hardcover. Een hardcover beschadigd een stuk minder snel, een softcover is een stukje goedkoper.

Er zijn twee soorten softcovers, een gelijmd versie en een genaaid versie. Bij een gelijmd softcover worden de velletjes papier los op elkaar gestapeld, worden er

gleufjes in het papier gefreesd en vervolgens gelijmd. De lijm loopt dan in de geultjes en zo blijft het papier aan elkaar zitten. Deze gelijmde variant brengt het risico met zich mee dat er een bladzijde los kan raken (wie regelmatig romans leest, heeft dit vast wel eens meegemaakt). Bij een genaaid boek worden meerdere velletjes gevouwen tot een bundeltje en in de vouw worden steken gezet. Deze bundeltjes worden achter elkaar genaaid en zo ontstaat een boekblok. Vervolgens wordt dit genaaid boekblok gelijmd, en dan heb je een stevig boekblok waar nooit een losse pagina uit kan vallen.



Bij een softcover kan je kiezen tussen de genaaid of garenloze uitvoering. Een hardcover maken we standaard in een genaaid uitvoering. Wordt je boek eenmalig gelezen, dan is een garenloze versie geschikt. Wordt je boek vaker gelezen of wil je dat deze generaties lang mee gaat, dan is een genaaid versie beter.

Michelle van Deuveren - Probook