

# De Nederlandse koopvaardij in Wereldoorlog I

DOOR  
L.L. VON MÜNCHING  
FOTO'S VIA DE AUTEUR

Het jaar 1916 was voor de Nederlandse koopvaardij een slecht jaar geweest. Ondanks het feit dat Nederland strikt neutraal was, moesten niet minder dan 31 schepen uit het scheepsregister worden geschrapt. 12 Schepen (samen 43.199 brt) werden door onderzeeboten tot zinken gebracht; 17 (31.229 brt) gingen door mijnen verloren en 2 (361 brt) door oppervlakteschepen. In totaal 31 schepen met 74.789 brt, maar de verliezen in het jaar 1917 zouden nog aanzienlijk groter worden.

In dat jaar had echter ook een aantal feiten en gebeurtenissen plaats waaraan meer dan normale aandacht moet worden besteed: de torpedering van de zeven schepen (februari 1917), het „Bergen Incident” (juli 1917), de instelling van de Java Pacific Mail Service (juli 1917), de aankoop van het Griekse passagiersschip „Macedonia” (augustus 1917) en de besprekingen over de uitwisseling van Duitse en Engelse krijgsgevangenen, die te Den Haag werden gevoerd door de Britse minister Walter Townley en de directie van de SMZ (november 1917).

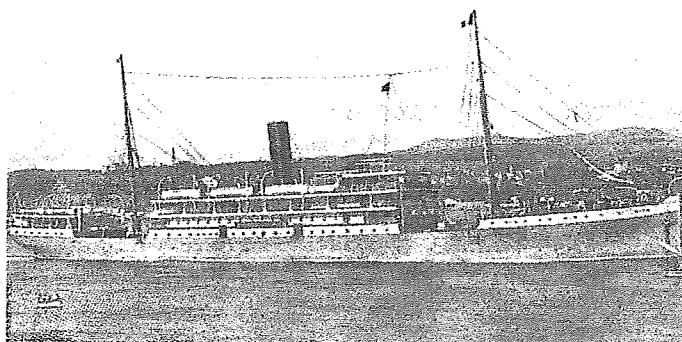
Zoals gebruikelijk zullen we de gebeurtenissen chronologisch vermelden. Op 3 januari 1917 vertrok het passagiersschip „Sindoro” (kapt. C.W. v.d. Eem) van de Rotterdamse Lloyd van Batavia naar Rotterdam, volgens de tevoren gestelde afvaartlijst. Maar het werd geen normale reis, want het duurde tot 17 juni vóórdat de „Sindoro” de thuishaven bereikte. Deze thuisreis duurde meer dan zes maanden. Op 7 maart bereikte de „Sindoro” de baai van Gibraltar, waar een plotseling opstekende storm het

schip op de rotsen sloeg. Na tien dagen hard werken slaagde men erin het schip vlot te krijgen, maar toen bleek dat de schade zó ernstig was dat de reis niet kon worden voortgezet; het was noodzakelijk het schip eerst in een dok op te nemen voor herstel van de schade. Dat dokken moest gebeuren te Cadiz. Nadat de passagiers aan de wal waren ondergebracht en een deel van de lading was gelost, werd het schip op 16 april naar Cadiz gestept.

Pas op 6 mei kon het schip naar Gibraltar terugkeren. De 121 passagiers gingen weer aan boord en de lading werd weer ingenomen en op 4 juni kon de reis naar Rotterdam worden voortgezet. Op 17 juni verscheen de „Sindoro” op de Nieuwe Waterweg, maar dan zes maanden na het vertrek uit Batavia!

Bij de uitwisseling van krijgsgevangenen gingen op 7 januari 22 Engelse mannen en vrouwen met kinderen, evenals een zeventigtal Franse vrouwen, die in een Duits kamp waren ondergebracht, aan boord van de „Koningin Regentes” van de SMZ die hen naar Engeland bracht. Op 11 januari was de „Regentes” weer in Vlissingen met een aantal Nederlandse passagiers, opvarenden van het Deense stoomschip „Rollo” (3182 brt), dat op 8

Het passagiersschip „Sindoro” (5471 brt) was wel één van de bekendste passagiersschepen van de RL. Het was ook het eerste dubbelschroefschip van deze rederij. Op 7 april 1900 maakte de „Sindoro” haar eerste reis van Rotterdam naar Batavia. In 1918 deed ze dienst bij de uitwisseling van Engelse en Duitse krijgsgevangenen, tezamen met twee schepen van de SMZ. In juli 1922 werd zij verkocht naar Portugal (herdoopt in „Pedro Gomez”) en in januari 1932 ging zij naar Japan voor sloop.



december 1916 in het Kanaal was getorpedeerd door de „UB-39”.

De mailboot „Prins Hendrik” (kapt. W. Schenk) van de SMZ werd vrijdag, 19 januari, juist buiten de Nederlandse territoriale wateren, door drie Duitse torpedoboten van het Flandern flotille onderschept en naar Zeebrugge opgebracht. Zes van de zestien passagiers werden van boord gehaald en de post werd in beslag genomen, maar later teruggegeven. Kapitein Schenk was een zeer tactvol persoon; hij liet het schip langzaam varen, in de hoop dat hij op weg naar Zeebrugge door Engelse jagers zou worden verlost en onderwijl klaagde hij over de slechte Engelse kolen, zodat hij niet meer vaart kon lopen. Hij nodigde de Duitse officieren uit voor een borrel in zijn hut en dat had tot gevolg dat de „Prins Hendrik” binnen 24 uur werd vrijgegeven, een maar zeldzaam voorkomend geluk! Tijdens de volgende overtocht ontstapte de boot aan een ramp, toen op de Noordzee bij het lichtschip „Shipwash” onverwacht een mijn explodeerde, waarbij het schip echter niet werd beschadigd. Later vond men aan dek en in de kapiteinshut brokstukken van deze mijn.

Op 22 januari werd het stoomschip „Zeta” (kapt. J. Barf, 3053 brt) van de Vruchtvaart Mij Bothnia op weg van New York naar Amsterdam met een lading tarwe aan boord, op de Atlantische Oceaan bij Bishop Rock door de Duitse onderzeeboot „U-53” getorpedeerd. Alle opvarenden konden worden gered. Diezelfde dag liep de motortanker „Juno” (kapt. J. Glijns, 2345 brt) van de NIT op de Noordzee op een mijn. De tanker bleef gelukkig drijven en wist de Duins te bereiken, waar het schip op 25 januari licht werd beschadigd toen het werd aangevaren. Het kon na een voorlopige reparatie naar Londen vertrekken, waar de schade werd hersteld. Op 31 januari kwam de tanker op de Nieuwe Waterweg thuis. Twee Chinese opvarenden waren bij de mijnexplosie gewond geraakt.

Op 22 januari redde het stoomschip „Borneo” van de SMN negen opvarenden van het Noorse stoomschip „Anna” (1231 brt), dat op weg van Almeria naar Glasgow op de Noordzee door de „UC-16” was getorpedeerd.

De dag daarop werd het stoomschip „Salland” (kapt. A. Vreugdenhil, 3658 brt) van de KHL op weg van Amsterdam naar Buenos Aires, op de Noordzee getorpedeerd door de „U-55”. Het was de eerste reis van kapitein Vreugdenhil als gezagvoerder; de opvarenden werden aan boord genomen van de Britse torpedobotjager HMS. „Hope” en te Plymouth aan wal gezet.

Op 31 januari vertrokken drie Nederlandse vrachtschepen vrijwel gelijktijdig uit de haven van Falmouth op de thuisreis naar Nederland: de „Mizar” (kapt. E. van Oversteeg) van Van Nievelt Goudriaan & Go en de „Epsilon” (kapt. J. Liewen) en „Gamma” (kapt. J.R. Bossinga) beide van de Vruchtvaart Mij Bothnia uit Amsterdam. Precies buiten de haven liep de „Epsilon” op een door de Duitse onderzeeboot „UC-11” gelede mijn en verdween in de diep-

22-1-1917

L.L.von MÜNCHING  
Middelweg 85  
2241 AP Wassenaar

Wassenaar, 26 oktober 2002  
Tel. 070 - 5110045.

De heer Drs G.J.Glijnis,  
W.Alexanderlaan 62,  
7261 WJ Ruurlo.

Zeer geachte heer Glijnis,

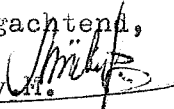
Dank voor uw brief van 14 dezer en uw vraag inzake kapitein J.Glijnis.

Alvorens te trachten uw vraag te beantwoorden schrijf ik u dat ik 88 jaar ben en 34 jaar bij de marine heb gewerkt. Ik ben ruim 19 jaar bibliothecaris geweest op het ministerie van marine en heb 11 jaar gewerkt op het bureau maritieme historie van de marinestaf. Na mijn pensionering op 31 juli 1979 heb ik nog 20 jaar als vrijwilliger op deze afdeling gewerkt. Ik heb mij steeds verdiept in de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij. Toen ik op het bureau maritieme historie werd geplaatst kreeg ik direct van het hoofd, de commandeur J.F.van Dulm opdracht de geschiedenis samen te stellen van de Nederlandse koopvaardij tijdens de tweede wereldoorlog omdat daarover nog nooit iets was gepubliceerd. Ik heb een boek in twee delen geschreven, deel 1 is uitgegeven in 1978 en het tweede in 1986, dus al na mijn pensionering. Er is over de Nederlandse koopvaardij maar heel weinig gepubliceerd en er is vrijwel niets vastgelegd. Toen ik 15 jaar was - in 1929 - ben ik begonnen met alles wat ik kon vinden over de Nederlandse scheepvaart te bewaren en te noteren en ik heb dus wel enige ervaring op dit gebied.

Wat uw vraag betreft, de 'Juno' was een tanker van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij (afgekort N.I.T.), een dochtermaatschappij van de Shell. Zij is opgericht 6 mei 1904 en haar schepen opereerden vrijwel uitsluitend in en rondom de wateren van Nederlands Indië. Het was één van de eerste Nederlandse schepen met een Werkspoor dieselmotor. Dat de 'Juno' tijdens de eerste wereldoorlog in West Europa was, was een gevolg van de eerste wereldoorlog. De mogelijkheid bestaat dat u gegevens van deze kapitein Glijnis kunt vinden bij de Koninklijke Shell; het adres daarvan is Shell Gebouw, Hofplein 20 in Rotterdam. Het is echter de vraag of de personeelsgegevens van meer dan 80 jaar geleden nog bewaard zijn gebleven; ik vrees van niet. U kunt ook informeren bij de Vereniging van Nederlandse koopvaardijofficieren, het adres is Jeltsestraat 9C, Rotterdam, tel. 010-2400596. U moet dit wel in het telefoonboek verifiëren, want ik heb het telefonisch opgenomen en ik heb wel een gehoorapparaat, maar ben stokdoof. U kunt het eventueel ook proberen bij het Ministerie van Verkeer & Waterstaat in Den Haag, tel. 070-351 01 71 en dan vragen naar de archieven van de Scheepvaartinspectie. De 'Juno' was op een mijn gelopen dat is behandeld door de Scheepvaartinspectie

Ik heb u enkele adressen en namen opgegeven waar u zou kunnen informeren, doch ik vermoed dat u na meer dan 80 jaar niet veel succes zult hebben. Het is te lang geleden. Die korte artikelen in 'De Blauwe Wimpel' leveren al zoveel problemen op, er is over de koopvaardij nooit iets vastgelegd en zeker niet over de opvarenden.

Mijn excuses voor de vertraging bij de beantwoording en verontschuldiging voor de vele typ- en spelfouten. Op mijn leeftijd gaat dat niet meer zo vlot! Dank voor de ingesloten postzegel (wordt meestal vergeten)

Hoogachtend,  
  
L.L.von M.