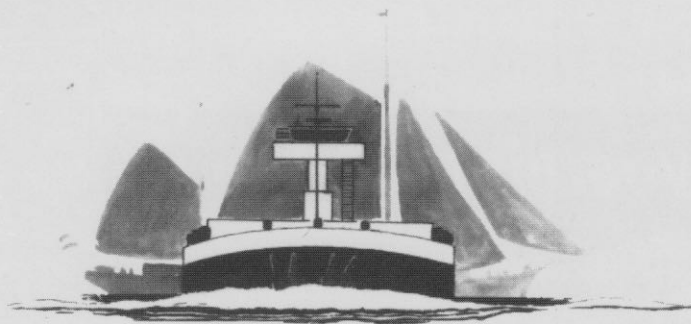
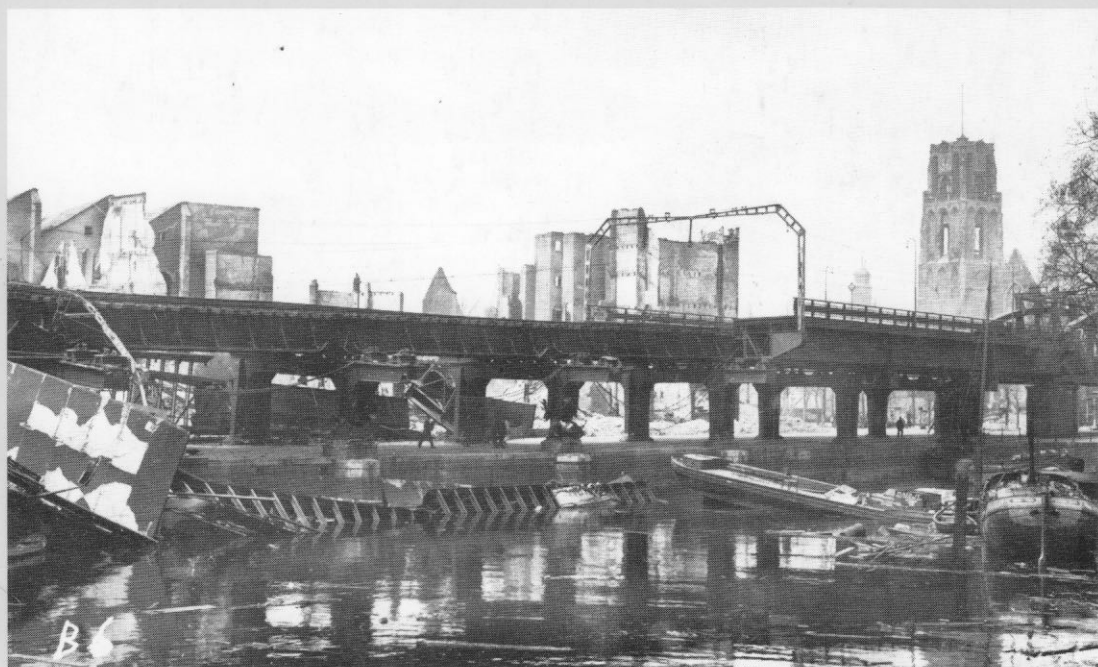




vereniging de binnenvaart



BINNENVAART IN W.O. II

BINNENVAART IN WO II

door: Philip Tetteroo / voorzitter

In het kader van 50 jaar na de bevrijding blikken ook wij terug op die tijd. Heel summier, enige beelden en verhalen van een tijd die naast heel veel menselijk leed, ook veel verlies aan materiële zaken veroorzaakt heeft. De tijd is in drie fases te verdelen. De periode van september '39 tot mei '40, waarin Nederland mobiliseerde en de binnenvaart geconfronteerd werd met de vordering van een aantal schepen. Deze werden ingericht als hospitaalschip, kazerneschip, om vee te vervoeren in geval van inundatie van landerijen of voor opslag van "regeringsgoederen" (extra voorraden). Vaak konden de gezinnen aan boord blijven en bleef het schip eigendom van de schipper. Zo lagen er ook schepen bij de oostelijke havens en grindgaten langs de Maas om eventueel deze, bij een Duitse inval, te laten zinken om de uitvaart daaruit onmogelijk te maken. Na de capitulatie in '40 werden, in het kader van een invasieplan van Groot Brittannië, honderden binnenschepen gevorderd om als landingsschip te worden verbouwd. De schippers die de dans ontsprongen werden veelvuldig geconfronteerd met "gedwongen" reizen naar Duitsland, waar in toenemende mate vooral de steden werden gebombardeerd. En de schipper had weinig keus: of schip, woning en inkomen kwijt raken. Of die schipper nu eigenaar was, dan wel in loondienst voer, maakte weinig uit. Bovendien, het niet hebben van een inkomen betekende steun aanvragen en de kans daardoor in Duitsland te werk te worden gesteld was bepaald niet denkbeeldig. In de laatste oorlogsperiode hebben een klein aantal schippers kans gezien, met hun schip "onder te duiken". Steunverlening was toen ook beter geregeld (illegaal) en er was eigenlijk alleen nog maar de dagelijkse strijd om aan voedsel te komen. Andere zaken waren er niet meer te koop. Andere verplichtingen werden uitgesteld. In de hongerwinter 1944/45 was Zuid-Nederland bevrijd en werd de binnenvaart daar, voorzover al mogelijk, ingezet om te voorzien in de transportbehoefte. Nu weer aan de "goede" zijde. In Noord Nederland werd de binnenvaart o.a. ingezet voor het vervoer van gestolen fabrieks- en haveninstallaties naar Duitsland. Anderzijds vervoerde zij levensmiddelen, veel aardappels, uit Noord-oost Nederland naar het hongerende westen.

De naoorlogse periode werd gekenmerkt door enorm veel beschadigde, zeg maar onbruikbare schepen. En de reparatie daarvan kwam maar zeer traag op gang. Machines ontbraken, materiaal was niet verkrijgbaar of zeer schaars. Alles, maar dan ook alles, moest weer "op gang" komen. Tot in Noorwegen toe werden nederlandse binnenschepen terug gevonden. Jarenlang hebben andere schippersgezinnen, met hun schip, opgesloten gezeten in de Russische bezettingszone van Duitsland. Kortom, de materiële schade was zeer groot. Vaak zijn schippers in die tijd ook voor goed "aan de wal" gegaan en hebben daar alsnog een betrekking gevonden of waren inmiddels te oud om weer opnieuw te gaan varen, gesteld dat hun gevorderde schip nog teruggevonden werd. Ook het economisch leven kwam zeer traag op gang. En de immateriële schade? Dat vroeg vaak een verwerkingsproces, waar de toen daarmee geconfronteerde families, nauwelijks mee konden leven.



Tekening: Philip Tetteroo

DE 2e WERELDOORLOG VANUIT DE RIJN- EN BINNENVAART BELEEFD

door: Arie de Vries

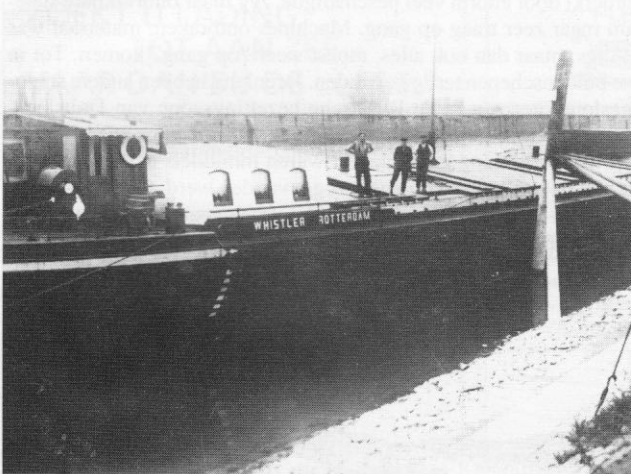
Dit is het verhaal van een schippersgezin aan boord van een Rijntanksleepschip, later aan boord van een (vracht)sleepschip, waarop men woonde en werkte gedurende de oorlogsjaren. Het geeft een weergave van de herinneringen uit de periode 1938/39, waarin men de oorlog naderbij zag komen en uit de oorlogsjaren 1940-1945, opgetekend door de zoon van dat gezin, deels uit eigen herinneringen, deels verteld door zijn ouders.

De jaren 1938/39

Voor de Rijnvaartschippers begon de oorlog, voor diegenen die vast in Duitsland voeren, zich al duidelijk in de jaren 1938/39 af te tekenen. Dit door diverse voorvallen die zich langs de Rijn oevers afspeelden en ook door de veranderende mentaliteit van de Duitsers. Bij grenspassages was dat al goed merkbaar. Douaneambtenaren en Rivierpolitie, waarvan er velen voordien heel gemoedelijk waren, werden gaandeweg meer vervangen door Partijfunctionarissen van het Hitlerregime. De goede werden bang voor deze collega's. Het begon in Emmerich met steeds meer strengere voorschriften op diverse levensmiddelen die mochten worden ingevoerd. Was men de grens over dan had men eindeloos kans op z.g. "na-controles". In 1938/39 hadden wij met ons sleepschip, een tankschip van een nederlandse rederij waarop mijn vader schipper was, vast werk vanuit Rotterdam/Amsterdam of Antwerpen naar Mannheim, Ludwigshafen, Strasbourg of Basel. Tijdens deze reizen werd men steeds meer gewaar van de voorbereidingen en het doel wat men daar voor ogen had. Hoewel naar ik meen toch de meeste mensen, ook van de op de Rijn varenden, niet geloofden dat Nederland ook in een komende oorlog zou worden betrokken.

Als kind vond ik het allemaal toentertijd wel interessant. Ik herinner mij b.v. dat ik in 1938 met moeder in Ludwigshafen naar de stad ging en dat er regelmatig duitse militaire colonnes door de stad reden met voor die tijd uiterst modern oorlogsmateriaal zoals terreinauto's, kanonnen, zoeklichten,

enz. Ook de duitse jeugd werd daarmee geconfronteerd (en geïmponeerd), hetgeen ook de opzet was. In speelgoedzaken en warenhuizen, zoals b.v. de Woolworth (later ont-eigend omdat het een Amerikaans/Joods bedrijf was), lagen de schappen vol met oorlogsspeelgoed zoals mini-atuur kanonnen, tanks, vliegtuigen, soldaatjes en meer van dat soort. Alles keurig geëtal-eerd in complete veldonder-komens. Ook anderzijds was er een geraffineerde methode om de jeugd te beïnvloeden. Zo herinner ik mij ook dat mijn vader, die een fervent sigarettenroker was, sigaretten kocht in groene doosjes met 6 of 12 stuks. In die doosjes zaten plaatjes van ook weer oorlogsmateriaal en soldaten in heldhaftige opstellingen (hetzelfde als je nu wel met voetbalsterren ziet).



Tanksleepschip WHISTLER bij de teerfabriek Dhr. Raschig te Ludwigshafen (1936)

*Archief: Arie de Vries
lxbxd: 90,05 x 10,10 x 2,41 m / 1497 ton / 1906 werf: v/d Giessen
te Krimpen ald IJssel Gebouwd als vrachtsleepschip JOHANNES PETRUS. Aangekocht door de SHV en herdoopt in SHV 45. In 1926/27 bij P. Smit omgebouwd tot tankschip. Herdoopt in WHISTLER en later in PAM 23. In 1957 verkocht naar België en herdoopt in PIONIER 4.*

Varende boven Mannheim kreeg je vanaf ca. 1937 aan de rechterRijnoever een enorme bedrijvigheid door de bouw van bunkers en geschutopstellingen, de bouw van de z.g. Siegfriedlinie. Deze fortificaties begonnen in het binnenland en kwamen enige km's beneden Karlsruhe aan de rivieroever en liepen (met veel militair vertoon) tot aan Basel. De schippers mochten op bepaalde plaatsen niet meer aan de wal komen. In 1939 wemelde het van duitse militairen. Alles was gericht op de franse kant van de Rijn waar de Fransen hun Maginotlinie hadden gebouwd. In de nazomer van 1938 maakten wij ook de eerste grootscheepse oorlogsoefening voor de burgerij mee. Wij lagen op een zekere dag ten anker aan de z.g. Wannheimer Ohrt tegenover een aan de Rijn staand café/restaurant, ik meen genaamd Rheinlust. Die middag was de Wasserschutzpolizei langsij gekomen met de mededeling dat er luchtafweeroefeningen zouden worden gehouden en dat men dientengevolge geen licht mocht doen uitstralen uit de roeframen. Vader moest nog even naar de wal om te gaan bellen en dat zou gebeuren in het eerder genoemd café. Ik ging mee en herinner mij dat ik voor het eerst meemaakte dat het wel heel erg donker was. Men hield zich heel nauwgezet aan de uitgevaardigde bevelen. Ook dit café, hetwelk anders met zijn vele verlichte ramen gezellig licht uitstraalde, was geheel in duister gehuld. De oefening ging gepaard met vliegtuigen en in de lucht zoeklichten, die de lucht deden aftasten. Enige jaren later zou dit bittere werkelijkheid worden.

In september 1938 waren wij in de opvaart vanuit Nederland naar Karlsruhe. Op 15 september '38 was de eerste minister van Engeland Chamberlain op bezoek bij Hitler in Hitlers huis te Berchtesgaden vanwege de kwestie over het z.g. Sudetenland. Hitler maakte op deze Duits sprekende enclave in Tsjecho-Slowakije aanspraak, om net zoals eerder met Oostenrijk het geval was, deze streek bij Duitsland te voegen. De oorlogsdreiging was overal voelbaar. Ik weet nog dat mijn ouders met zorg waren vervuld, mede vanwege mijn zus die achter was gebleven daar ze op school zat. De eisen die de Führer stelde aan Chamberlain waren dusdanig dat de laatste bedenktijd vroeg en afreisde naar Engeland. Op 20 september was Chamberlain weer terug. Hij logeerde toen in het grote hotel op de Petersberg te Königswinter. Hitler had in hotel Dreesen kamers betrokken. Dit hotel, te Bad Godesberg, is er nog altijd en is één van de mooiste hotels uit de omtrek, met zijn lange overdekte tuin aan de Rijnoever. Het is bij de meeste Rijnvaarders wel bekend. Ook toen maakten we de hysterie en het fanatisme van de voorheen toch nuchtere Rijnlanders mee. Beneden Godesberg werd alle Rijnvaart door Duitse patrouilleboten naar de rechteroever (Königswinterzijde) geleid om zover mogelijk van hotel Dreesen vandaan te blijven. Toen wij in Karlsruhe waren aangekomen, waren de gemoederen allerminst bedaard. Nadat het schip gelost had, lag zij vaarklaar voor de afvaart. Vader had inmiddels zoals gebruikelijk het rederijkantoor te Mannheim gebeld. Hem werd meegedeeld dat we de sleepboot MENHIR kregen om zo spoedig mogelijk met deze boot de Nederlandse grens te bereiken. Waarom zo'n haast? De MENHIR was eigendom van de NRV/SHV en voer onder Franse vlag met als thuishaven Strasbourg. Door de oorlogsdreiging was het vrijwel zeker dat de Fransen er bij betrokken zouden worden. De boot zou dan als vijandelijk in beslag worden genomen, hetgeen met vele Franse schepen in het Rijngebied in september 1939 ook is gebeurd. Wij bereikten eind september '38 Nederland. Op 29 september werd het alom bekende verdrag van München getekend en was de oorlog een jaar vooruitgeschoven.

*De mslb. MENHIR met als thuishaven Strasbourg
Archief: Teun de Wit*

*lxbxd: 37,63 x 7,03 x 1,41 m /
600 pk B&W-dieselmotor /
1931 Scheepswerf & machinefabriek P. Smit Jr. te Rotterdam (471)
eig: NRV te Rotterdam /
1958 motoren eruit en in gebruik als wachtschip /1976 gesloopt*



Het uitbreken van de oorlog

Bij het uitbreken van de oorlog met de inval in Polen op 1 september 1939 waren wij met het schip in Nederland. De vaart op de Rijn werd grens-overschrijdend stukken minder en op het Duits-Frans Rijngedeelte was helemaal geen scheepvaart meer mogelijk. Wij werden stilgelegd en kwamen met een groot aantal tankschepen van Van Ommeren te liggen bij het z.g. "opgespoten land" te IJsselmonde, waar nu de loodsen van Verolme staan, gelegen tussen Scheepswerf Boele en de jachthaven te IJsselmonde. Er werden daar tal van Rijnschepen afgemeerd, waaronder vrachtschepen en enige stoomgoederenboten van Koenigsfeld. Daar het varen voorlopig wel voorbij zou zijn werden door de bemanning van de schepen afloopsteigers gemaakt. Er werd aan de boer van dit stuk land toestemming gevraagd en verkregen om via het weiland op de zogeheten Oostdijk te kunnen komen. Hier was het café van Kees van Gent, hetwelk tevens het briefadres van de liggende vloot werd. Op deze plaats lagen wij nog toen op 10 mei 1940 Nederland door onze oosterburen werd overvallen. Dat het jarenlange soldaatje spelen met de daarbij horende trainings-operaties van de Hitler-troepen vruchten had afgeworpen werden we toen wel gewaar. Al vroeg in de morgen werden we door intensief vliegverkeer van duitse oorlogsvliegtuigen gewekt. Ik zie vader nog op het stuurhutdak staan in zijn ondergoed. Wij stonden angstig met moeder naast de dekhut. Vader zei: "Nou daar zijn ze dan!". De vliegtuigen waren eigenlijk op dat moment voor ons het enige wat op oorlog wees, maar in de verte richting Waalhaven klonken knallen en zag men al spoedig rook opstijgen. Niet zoveel later zagen wij grotere transportvliegtuigen waaruit in de verte richting Rijsoord of daaromtrent parachutisten sprongen. Enige uren later hadden duitse soldaten reeds bij ons de oever bereikt en werden in het weiland 2 mitrailleuropstellingen ingegraven. Ze hebben daar alle 5 dagen gezeten, terwijl onder aan de dijk bij een boer hun bivak was opgezet. Ze bestreken van hieruit het stuk rivier tussen IJsselmonde en de scheepswerf van v/d Giesen. Aan de Krimpense kant, waar toen een steigertje was van het veer van Bolnes naar Krimpen a/d IJssel, stonden een aantal huisjes aan de rivier. Ter plaatse liep een nederlandse schildwacht die regelmatig werd afgelost. Het frappante hiervan was, terwijl de Duitsers al gecamoufleerd in hun schuttersputjes zaten, de Nederlanders daar nog gewoon "open en bloot" liepen zonder dekking. Ik denk dat deze jongens nooit beseft hebben hoe kwetsbaar ze waren om daar te lopen (wat wisten wij van oorlog!). Op die eerste dag waren er ook veel luchtactiviteiten van Nederlandse en Duitse jagers. 's Morgens werd bij zo'n gevecht een Nederlandse jager door een paar Duitse vliegtuigen neergeschoten. Hij stortte precies bij de lange kribopstand tussen de IJssel en de Nieuwe Maas neer in de modder. Enige schippers zijn er vanaf de IJsselmondse kant nog naar toe geroeid.



Rotterdam na het bombardement in 1940

Ansichtkaart uit archief Jan Vos

De volgende 5 oorlogsdagen kwamen wij en de overige daar liggende schepen eigenlijk zonder bijzonderheden door. Een uitzondering was een intensief verkeer van grote duitse transport- en gevechtsvliegtuigen, waarbij op grote afstand regelmatig van deze toestellen blijkbaar geraakt werden door nederlands luchtdoelgeschut en vervolgens neerstorten. En dan voor ons ook, op afstand, op de laatste oorlogsdag ('s middags) het bombardement op Rotterdam. Daarna kwam zoals bekend de capitulatie van Nederland. De eerste dagen na deze capitulatie veranderde er nog weinig. Iedere nederlander, of hij nu op de fabriek, scheepswerf of kantoor werkte, moest weer aan het werk. Nu wel voor de bezetter, maar de mensen moesten hun gezin onderhouden en dan kan je weinig kanten uit. Zo kwam ook de Rijn- en binnenvaart weer langzaam op gang. De Rijnvaart werd al gauw vanuit een duitse "centralstelle" gedirigeerd, waarbij de door de Duitsers aangewezen personen de touwtjes in handen hielden, vooral wat de tankvaart betreft. Ook de grote rederijen moesten zich hierbij aanpassen. Wat ons betreft, wij kwamen reeds op 17 mei weer in de vaart. Wij zouden gaan laden te Pernis (bij de A.P.C. = Esso) voor Duitsland. Wij kwamen dus na vele maanden liggen weer in de vaart. Overduidelijk was de bezettingsbedoeling, de in Nederland aanwezige olievoorraden naar de Heimat te vervoeren en daar op te slaan. Nu kwamen we echter niet verder dan de Parkkade, waar we werden tegengehouden, daar er enige drijvende mijnen waren gesignaleerd in de Nieuwe Waterweg. Er schenen enige vaartuigen te zijn opgelopen. Ook mochten de vrouwen en kinderen niet aan boord blijven. Zo vertrokken wij: moeder, mijn zus en ik van boord naar Kralingse Veer. We kwamen hierbij langs gedeelten van het verwoeste Rotterdam. We kregen tijdelijk onderdak bij familie aldaar. Na enige dagen liggen aan de Parkkade werd er toch naar Pernis gevaren en met laden begonnen. Na half beladen te zijn werd er echter weer gestopt en werd het schip naar de Wilhelminahaven te Vlaardingen gevaren waarbij werd afgemeerd vlakbij de halfgezonken CATALONIA van Van Ommen. Dit schip wat voor de inval in Nederland geladen was met dieselolie voor de V.T.D. (VaartuigDienst van het Ned. leger) was door springladingen gedeeltelijk gezonken. Na enige weken werd verder totaal afgeladen en begon het schip aan zijn eerste reis naar Duitsland. Echter zonder het schippersgezin en zonder de nederlandse vlag in de vlaggestok. Wel met een drietal duitse militairen, definitief aan boord van alle tankschepen geplaatst als bewaking. Er werd van hen verwacht dat er 24 uur per dag wacht gelopen zou worden. Na enige maanden zo gevaren te hebben vanuit de nederlandse of belgische havens naar Duitsland, werd de bewaking opgeheven en mocht het gezin ook weer aan boord. Tijdens deze reizen, zeg maar vanaf 1940 tot 1941, waren er nog niet, zoals later, de grote bombardementen op de duitse steden. Wel waren er regelmatig aanvallen van enige vliegtuigen op vitale bedrijven zoals de synthetische fabriek van benzeen te Wesseling. Ook in Ludwigshafen maakten wij zo'n aanval mee. Maar al met al stelde het nog niet veel voor. Vergeleken bij de zware luchtaanvallen van 1943/44 waren het maar speldeprikken.

Het laatste werk wat wij met ons tankschip in de jaren 1940/41 deden was, vanuit Ludwigshafen met walvistraan naar de Germaniafabrieken te Emmerich varen. De duitse veldtocht in het westen was, zo men weet, voor de Nazi's zeer succesvol verlopen. Frankrijk was gevallen en men kon wel zeggen dat vanaf Noorwegen tot Spanje de Duitsers heer en meester waren. Alleen Engeland nu nog: Daar was men hard aan bezig; aan alle scheepswerven lagen lagen spitsen en kempenaars die van hun kop werden ontdaan. Er werd een cementen rijvloer ingelegd en schietopstellingen aangebracht. De soldaten zongen overal: "Wir fahren nach England". Het was gelukkig te hoog gegrepen, zee is geen land, werd ook door hun leiders bemerkt. Eind 1941 maakten wij de laatste reis. Er was na dat jaar stukken minder olie in voorraad om te vervoeren. Wij kwamen naar Rotterdam en werden met 4 tankschepen van de rederij opgelegd in het Zuiddiepje, waar ze verder de gehele oorlog zijn blijven liggen. Mijn zus en ik hervatten het naar school gaan, daar dit door oorlogsomstandigheden was gestopt.

BULLETIN

VAN DE

NIJUE ROTTERDAMSCH E COURANT

1e BULLETIN

ROTTERDAM 10 MEI

Duitsche aanval op Nederland

Mededeeling van het Algemeen Hoofdkwartier

Het Algemeen Hoofdkwartier deelde ons hedenochtend om 5.15 het volgende mede:

Van drie uur af hebben Duitse troepen de grens overschreden.

Vliegaanvallen zijn geprobeerd op enkele vliegvelden. Weermacht en afweer zijn paraat bevonden. Inundaties voltrekken zich volgens plan. Voor zoover bekend zijn ten minste 6 Duitse vliegtuigen neergehaald.

Bombardementen

In het najaar van 1942 begon langzamerhand het luchtoverwicht van de geallieerden toe te nemen, wat resulteerde in toenemende aanvallen op de Duitse industriecentra's, waarbij Rijnhavensteden zoals Duisburg, Keulen, Mannheim enz. steeds meer werden bezocht. Daarbij ontkwamen de Nederlandse schepen ook niet aan bomschade, waarbij vanzelfsprekend de aan boord zijnde bemanningen menig keer met doden en gewonden werden geconfronteerd. Daardoor kwam men geestelijk zwaar onder druk te staan, wat weer resulteerde in steeds meer ziekmeldingen van de mensen om deze ellende te omzeilen. Zo ook bij de rederij waar vader werkte, was dit het geval. Na een voor ons rustige periode van ongeveer een jaar, welke wij liggend met ons schip in voornoemd Zuid-diepje hadden doorgebracht, moest vader regelmatig invallen op schepen waarvan de schippers zich ziek hadden gemeld. Na dit ongeveer een half jaar te hebben gedaan, waarbij hij op diverse schepen had gevaren, vroeg (en kreeg) hij een vast schip, waar hij gedurende de rest van oorlog op zou blijven. Daar dit schip, een drogeladingschip, regelmatig in Duitsland verbleef en vaak vele weken niet in Nederland kwam, werden wij weer van school gehaald en ging het gezin weer meevaren. Dat was omstreeks 1942. Was het een jaar tevoren in de Rijnvaart nog een zekere veilige vaart, na 1942 werd dit snel anders. De Duitsers kregen hun mislukte Rusland-operatie (o.a. te Stalingrad) te verwerken. Door de deelname van de Amerikanen, eind 1941, namen vooral de bombardementen op de Duitse steden grote vormen aan. Er werd nu niet meer gericht gebombardeerd, maar er werd een stad uitgekozen. Dat ging dan als volgt: vooraf kwamen de z.g. padvinders. Dit waren vliegtuigen die boven zo'n stad een baken van lichtfakkels uitzetten, kerstbomen genoemd. Daarna kwamen de bommenwerpers, die op die positie hun bommenluiken openden en daarbij honderden tonnen, brand- en springbommen afwierpen. Het moet zijn voorgekomen dat meer dan duizend vliegtuigen aan zo'n aanval deelnamen. Was je met je schip daar aanwezig, was het echt niet leuk meer. De scheepvaart paste zich zoveel als mogelijk aan deze situatie aan door de grote steden, voor zover er niet geladen of gelost moest worden, te mijden. 's Avonds werd er, als men grote steden als Duisburg, Düsseldorf en Keulen niet meer door kon varen, al vroeg en zover mogelijk van deze steden voor anker



De BREKELENKAMP, het "vaste" schip van de familie De Vries. Hier op de foto nog als SHV 19. (85,00 x 9,50 x 2,65 m / 1631 ton) 1910 gebouwd bij Gebr. Pot te Bolnes als SHV 19) Overgedragen aan de Transport Maatschappij en herdoopt in ROSSWIESSE, voor 1925 herdoopt in BREKELENKAMP. In 1959 verkocht aan BRAG te Basel en herdoopt in WETTSTEIN. Op 10-12-1981 verkocht aan Imex Staal te Rotterdam.

Archief: Hans Schuitemaker



Ook de Rotterdamse haven werd zwaar getroffen. Op de foto uit 1944 zien we het gehavende terrein van de SHV aan Pier 5 in de Waalhaven.

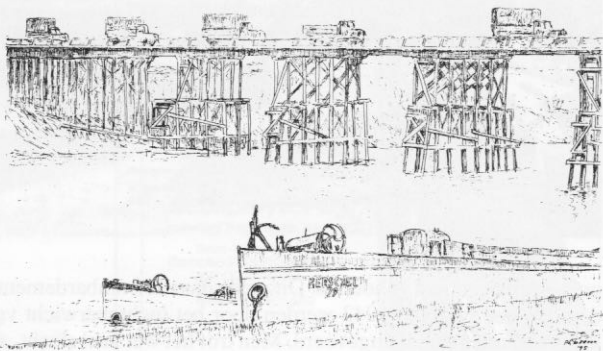
*Archief:
Arie de Vries*

gegaan en nachtrust gehouden. Dit mede daar de bombardementen voornamelijk 's nachts geschiedden. Op het eind van 1943 werden door het luchtoverwicht van de geallieerden, ook steeds meer dagbombardementen uitgevoerd. Men trof het wel heel slecht, als tijdens het passeren van zo'n stad, deze het doel van zo'n aanval was. Lag men in zo'n stad te laden of te lossen kon men gebruik maken van (bijna bomvrije) schuilkelders, die sinds 1943 vooral bij veel grote industriecomplexen werden of waren gebouwd. Tijdens het doorvaren was vanzelfsprekend hier geen sprake van en kon men alleen maar hopen dat je schip niet getroffen werd. Dit gold natuurlijk ook als men in een plaats lag waar geen schuilkelders aanwezig waren. Ik kan me nog enige van deze kelders herinneren zoals in Walsum, aan de Kupferhütte en in Duisburg Hochfeld. Elke z.g. Luftschutzkeller had een man die als leider moest worden gehoorzaamd. Bij fabrieken was dat meestal een werknemer. Bij openbare schuilkelders was dit vaak een Partijman of een wat oudere Hitlerjongen. Deze grote kelders waren voorzien van een radio-ontvangstinstallatie aangesloten op de z.g. "Luftschutzwarzdienst" waarvuit regelmatig de vliegrichting en positie van de formaties werd doorgemeld. Als jou stad als doelgebied in aanmerking kwam, werden de zware brandvrije deuren van de Luftschutzkeller door de leider van binnenuit gesloten en kon men er niet meer in. In de kelder, met vaak een groot aantal mensen, heerste dan een beklemmende sfeer. Kwam via de eerdergenoemde Warndienst het bericht dat de formatie was afgezwinkt en een andere stad als doel had, dan werd er daarna druk gepraat. Ik heb zelfs meegemaakt dat iemand met een trekharmonica vrolijke liedjes begon te spelen. Wat betreft luchtalarm kende men 2 soorten. Het eerste z.g. "vooralarm" was een serie gelijktoneige sirenetonen. Dit werd gegeven als de vliegtuigen het "Reich" binnenvlogen. Men moest zich gereed houden, maar alles, zoals de fabrieken, draaide gewoon door. Pas bij "groot alarm" (sirenetonen: lang-kort-lang-kort) werd je stad mogelijk doelwit. Dan moest je vlug naar de kelder. De industriebedrijvigheid kwam dan stil te liggen. Op de schepen werd er na aankomst op je laad- of losplaats gekeken waar zo'n schuilkelder was en hoe je hem kon bereiken. Iedereen aan boord had ook een vluchtkoffertje, waar o.a. identiteitspapieren en kleding inzaten.

Er werd in 1943 en 1944 met schepen nog van alles vervoerd. Kolen uit het Ruhrgebied en vanuit de Limburgse mijnen, naar diverse bestemmingen kwamen het meest voor. Uit de middenrijn zoals Rheinbrohl, Linz en Beuel kwam vaak z.g. keislag en vanuit de benedenrijn, Rees, Bislich, grint (Kies). Deze laatste produkten gingen naar de Noordzeehavens: IJmuiden, Amsterdam, Rotterdam en Gent. Ze waren bestemd voor de bouw van de Atlanticwal, die de Duitsers in grote haast aan het bouwen waren. Menige reis is met deze soort lading gemaakt. Als je hoorde dat je b.v. grint in Rees moest laden was je allemaal opgelucht, omdat je dan niet naar de Ruhrhavens hoefde. Deze werden, vooral in 1944, wekelijks door vliegers bezocht, met het gevolg dat steeds meer schepen daar ter plaatse werden getroffen, met daarbij de nodige doden op de schepen.

De vaart over Zeeland

Maar ook in Nederland werd het varen steeds riskanter. Als men Antwerpen of Gent als bestemming had, werd dit alleen nog in convoivaart gedaan. De schepen werden in de Noord t.h.v. de werf Schram verzameld. Er werden daar dan pakken stro aan boord gebracht. Deze werden zoveel mogelijk rond of bij de stuurhut opgestapeld. Zodoende ontstond er een klein hutje dat diende om veilig te zijn, als het schip door laagvliegende vliegtuigen werd gemित्रailleerd met boordwapens. Dit kwam steeds meer voor, ook al voer men in convooi. Men vertrok 's morgens vroeg richting Zeeland. Aan het einde van de Dordtsche Kil, bij het plaatsje Willemsdorp, wat door de Duitsers was ontruimd en waar een soort Duits Zeeland-commandantoor was gevestigd, lagen gekopte spitsen. Na aflassing van de operatie "Seelöwe" waren deze voorzien van een geschutsopstelling met luchtafweerkanonnen. Ook lagen er een groot aantal riviermotorsleepboten waarop (meestal op het voorschip) een geschutsopstelling met een luchtsnelvuurgeschut was geplaatst. Deze schepen waren in camouflagekleuren geverfd. Bij het uitvaren van de Dordtsche Kil werd een convooi geformeerd. Dit gebeurde als volgt: Enige grote sleepschepen kregen één der eerder beschreven spitsen, een z.g. "FLAK (FLieger Abwehr Kanone)-schiff" langs. Verder werd er een groot aantal van de omgebouwde motorsleepboten bij het convooi gevoegd. Het geheel stond onder commando van een flottieljecommandant, meestal aan boord van het eerste vaartuig. Als het hele convooi was samengesteld kon de reis beginnen. Net als bij zeeconvoien was de sleep die de laagste snelheid had toonaangevend, daar het hele convooi bijeen moest blijven. 's Avonds bereikte men Wemeldinge, waar het uren duurde eer alles binnen was gescht. Na het doorn van het Kanaal door Zuid Beveland werd te Hansweert weer een samenstelling gemaakt, een gedeelte met Antwerpen als bestemming en een gedeelte richting Terneuzen. Deze convoien werden toch herhaaldelijk aangevallen waarbij schepen zonken en mensenlevens te betreuren waren. Buiten de pakken stro die werden verstrekt, hadden wij ook 2 kisten zand met schoppen aan boord gekregen en 2 z.g. vlammeovers. Dit waren stokken met aan het eind een soort asbest lap. Ze waren bedoeld om branden van brandbommen te bestrijden.



Na de bevrijding ondervond de scheepvaart geruime tijd hinder van de noodbruggen en scheepswrakken zoals hier in Venlo.

Tekening: Philip Tetteroo

Levensmiddelenvoorziening

Een ander en wat prettiger aspect in deze ongewone (oorlogs)jaren voor de varenden was (tot aan "Dolle Dinsdag" in september 1944) de levensmiddelenvoorziening. In het algemeen kan men zeggen dat wat dit betrof er geen tekort was. Als men internationaal voer had men vaak de beschikking over levensmiddelenkaarten van b.v. 3 landen; Nederland-België en Duitsland. Als men binnen één maand in deze landen was geweest kon men ze vaak leeghalen. De Duitse bonkaarten die men aan de grens meekreeg bleven 14 dagen na de aflooptdatum nog geldig voor schippers. Het verschil met de kaarten van de walbewoners was dat er schuins het woord: "Schiffer" opgedrukt was, waaraan men kon zien dat het hier varenden betrof. Het hoofd van het gezin kreeg bovendien een extra kaart voor z.g. "zware arbeid". Ook herinner ik mij dat deze Duitse levensmiddelenkaarten, anders dan in Nederland,

Aardappelen	VLEESCH	VLEE
48	48A	47A
Aardappelen	48B	4
48	VLEESCH	VLEE
ALGEMEEN	VOEDINGSMID	
276	11e EN 12e PERI	
ALGEMEEN	RESERVE	RESE
277	C95	C9
ALGEMEEN	RESERVE	RESE

Bonkaarten uit het archief van Arie de Vries

Het laatste oorlogsjaar

Vele gebeurtenissen uit die oorlogsjaren zijn in herinnering gebleven. Veelal daarom omdat ze zo bizar waren, gezien de tijd waarin we nu leven. Het is niet mogelijk deze allemaal tot in detail te vertellen. Ook wij kregen daar het nodige van mee, vooral in het laatste oorlogsjaar, waarbij ook de scheepvaart steeds meer het doelwit werd van de geallieerde luchtmacht. Zo werd een familielid van ons dodelijk getroffen bij een beschieting van zijn schip in België. Wij waren met ons schip ook enige keren bij beschietingen betrokken, n.l. in Maasbracht, Venlo en in maart 1944 te IJmuiden, waar de daargebouwde Schnellbootbasis in de Buitenhaven werd aangevallen. Hierbij vielen vele doden. Wij lagen bij de Hoogovens en kwamen er echter goed van af. Later viel het ons op dat wij, die toch veel in Duitsland waren, de meeste acties in Nederland meemaakten. In Duitsland hadden we, wat men kan zeggen, vaak geluk als we daar in een stad moesten lossen of laden. Veelal werd deze stad net voor ons of erna aangevallen. In april 1944 werd ons schip en de sleep waarin we voeren zelf aangevallen en beschoten op de Rijn te Wageningen. In september maakten wij de laatste reis in deze oorlog. We kwamen leeg van Amsterdam en moesten te Slikkerveer bij het z.g. "Huis ten Donck", met nog een aantal schepen van de rederij, voor anker komen. Na een paar verwarde dagen na "Dolle Dinsdag" kwam er terplaatse een Duits politievaartuig langszij met de mededeling dat schip en bemanning gevorderd waren. De volgende dag zouden we worden opgehaald. Zover hebben de schippers het niet laten komen, want zoals zovelen toen dachten, zouden binnen enkele dagen de geallieerden verschijnen en zouden we worden bevrijd. Allen verlieten zo snel mogelijk de schepen, met in de roeiboot zoveel mogelijk spullen, en probeerde men ergens onderkomen te vinden. Sommigen kwamen bij een boer terecht, anderen konden bij familie terecht. In ieder geval lagen de gevorderde schepen de volgende dag onbemand. Na enige dagen later poolshoogte genomen te hebben bleken alle schepen er nog te liggen. Door onderling overleg tussen schippers en rederijkantoor werd besloten bij hoogwater de schepen de Bakkerskil in te slepen en daar neer te leggen. Zouden ze worden vernield door bommen of springladingen konden ze niet diep zinken. Ook werden de schepen zoveel mogelijk onttakeld en werd het scheepsmateriaal naar een loods te Krimpen a/d Lek gebracht en daar opgeslagen. Voor de opvarenden werden het toch nog 8 maanden van wachten in hun tijdelijke verblijfsplaatsen, voordat de oorlog was beëindigd. Ook voor ons waren de laatste 4 maanden een dagelijkse strijd tegen honger en koude. Tussen januari en mei '45 heb ik samen met mijn zus menige "hongertocht" gemaakt naar boeren om voedsel te ruilen. Na de capitulatie werden de schepen weer van lieverlee bemand. Geen van de schepen in de Bakkerskil had in de achterliggende maanden schade opgelopen, zodat ze kort na de bevrijding weer in de vaart kwamen, v.n.l. voor opslag van voedsel. Dit werd in de Rotterdamse haven aangevoerd door Liberty- en Victoryschepen voor uitgehongerd Nederland. Het zou echter nog enkele jaren duren voordat de vaart voor de Rijn- en binnenvaart weer normaal was. Er moesten nog de nodige wraken en gesprongen bruggen worden opgeruimd.



Het sleepschip MARIANNE, in beslag genomen door "Alleid Forces", in de kapotte brug te Oberhausen op het Rhein-Hernekanaal in 1946. Let op de aangelegde noodbrug. Foto: B.G. Wijs

Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WO II

door: Hans Jehee

Dit artikel probeert enig licht te werpen op de achtergronden van het vorderen van binnenvaartschepen in de Tweede Wereldoorlog. Tevens wordt één en ander uit de doeken gedaan over het opsporen en teruggeven van deze schepen na de oorlog. Het artikel is gebaseerd op Duitse en Nederlandse documenten en gegevens en niet op persoonlijke ervaringen van de schippers en hun families.

Bij aanvang van de Tweede Wereldoorlog bestond de Nederlandse binnenvaartvloot volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek uit ca. 20.000 vaartuigen. Ca. 4500 hiervan waren dekschuiten en baggerbakken. Het wordt vaak vergeten, maar de vorderingen begonnen reeds in aug/sept 1939 met de mobilisatie van het Nederlandse leger. Vele schepen werden in gebruik genomen door het Nederlandse leger en de Koninklijke Marine. Voorbeelden hiervan zijn acht moderne binnenvaart-sleepboten, die als bewakingsvaartuig dienst gingen doen op het IJsselmeer en twaalf Kempenaars die voor het Nederlandse leger tot hospitaalschip werden omgebouwd. Tevens zijn veel vaartuigen in gebruik genomen door het Korps Pontonniers en Torpedisten, anderen hebben dienst gedaan als drijvende munitieopslagplaatsen, zowel voor het leger als voor de marine. Na de Duitse inval in mei 1940 werden alle schepen en vaartuigen van het leger en de marine door de Duitsers tot krijgsbuit verklaard. Schepen waar de Duitsers geen emplot voor hadden werden aan de eigenaren teruggegeven; de rest werd ingezet t.b.v. van de Duitse oorlogsmachine.

Voor ik verder ga met een overzicht van de Duitse vorderingen eerst iets over de Duitse organisa-



Archief: Jos Hubens



Binnenschip ingezet als verpleegschip

Foto: Henk de Jong

tie die de vorderingen uitvoerde. In principe werden de vorderingen in Nederland uitgevoerd door de Kriegsmarinedienststelle (KMD) Rotterdam, in op opdracht van de "Schiffahrtsabteilung" van de Duitse Seekriegsleitung in Berlijn. KMD Rotterdam had een overzicht van de in Nederland beschikbare schepen, Berlijn had dat overzicht voor heel het Duitse rijk en uiteraard de bezette gebieden. Een Duitse marine-eenheid die schepen nodig had, diende daarvoor een aanvraag in bij bovengenoemde instantie in Berlijn. Berlijn gaf dan de plaatselijk instantie, in dit geval KMD Rotterdam, opdracht de benodigde schepen te vorderen. KMD Rotterdam droeg de schepen dan over aan of de Werfbeauftragte Niederlande/Belgien, die voor de ombouw tot oorlogschip zorgdroeg, of direct aan het betreffende onderdeel. De vorderingen van Nederlandse binnenschepen begonnen al in juli 1940 en wel direct op een schaal die tot na "Dolle Dinsdag" (sept 1944) niet meer overtroffen werd. T.b.v. Operatie Seelöwe, de voor september geplande invasie, van Engeland, werden ca 800 spitsen en kempenaars gevorderd om tot landingsvaartuig omgebouwd te worden.

Voor Seelöwe werden ook ca 40 binnenvaartsleepboten door de Duitsers overgenomen. Daarnaast overigens ook veel zeeschepen en vooral Zeeuwse vissersvaartuigen, maar die vallen buiten het kader van dit artikel. Al deze schepen zijn tot in de loop van 1942 in de diverse havens blijven liggen, om een overigens niet zeer reële bedreiging te blijven vormen voor Engeland. Het idee van Hitler was dat, zolang al die schepen daar bleven liggen, een invasie niet van de baan was. In 1942 werden de schepen vrijgegeven om ingezet te gaan worden t.b.v. Duitse oorlogseconomie. Ca. 220 werden aan de eigenaars teruggegeven (terugverkocht) en kwamen na min of meer provisorische herstellingen weer in de vaart. Het grootste gedeelte werd door de Duitsers geëxploiteerd t.b.v. de oorloginspanning in heel Europa. Ze voeren met nummers als Speer xxx, MWxxx of Nordxxx. In 1941 werden, zeker vergeleken met 1940, niet veel schepen gevorderd, hoewel het toch wel opliep tot enige tientallen. Het betrof bijvoorbeeld baggerbakken voor Duinkerken en Boulogne en sleepboten en motorboten voor Duitse marine-onderdelen in Nederland en Duitsland. 1942 gaf ongeveer hetzelfde beeld, zij het dat de aantallen aanzienlijk hoger waren dan in 1941. Een bijzondere vordering was die van ca 10 sleepboten t.b.v. werk op de benedenloop van de Dnjepr. Om daar te komen zijn deze boten de Elbe opgevaren, over land naar de Donau gebracht en dan de Donau af naar Zwarte Zee en dan de Dnjepr weer op. Enkele honderden schepen zijn op deze manier naar de Zwarte Zee gebracht, waaronder enige tientallen Nederlandse motorkotters en kust- en binnenvaar-



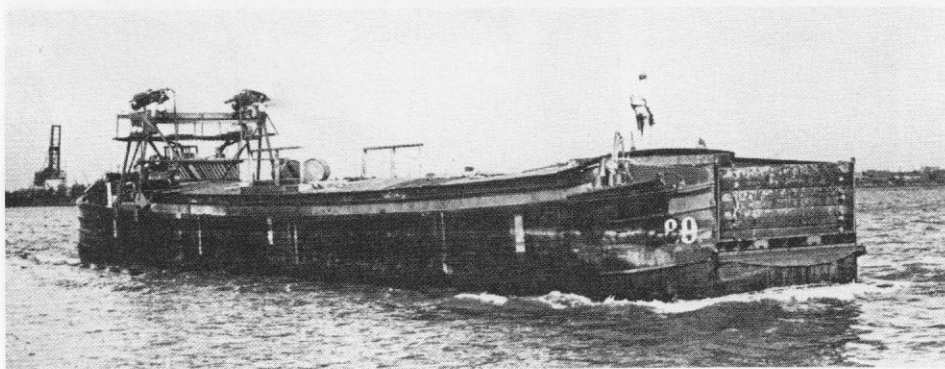
Een gekopt schip in actie tijdens een militaire oefening. De bedoeling was om aan land te gaan bij afnemend tij, als de afritten veilig konden worden uitgezet als het schip eenmaal aan de grond was gezet. Tijdens de feitelijke landingen moest het schip wachten tot het weer vloed was voordat zij weer vlot kon komen.

Archief: Arie de Vries

tuigen. In 1943 en in 1944 tot ongeveer september bleven de vorderingen op gelijke wijze doorgaan als in 1941 en 1942. In juli 1943 was er een bijzondere vordering, namelijk 10 kleinere sleepboten die naar de Middellandse Zee gebracht werden.

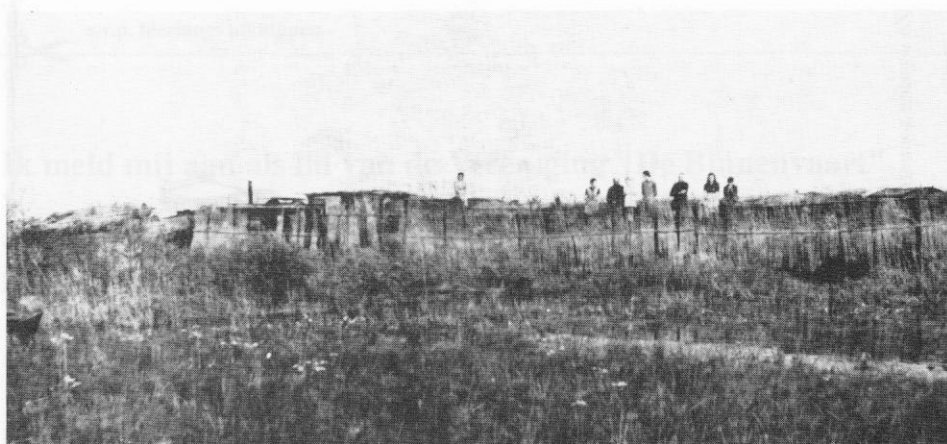
In september 1944 na "Dolle Dinsdag" veranderde de situatie drastisch. Als gevolg van het feit dat het front dwars door Nederland kwam te liggen en de spoorwegstaking, kwam het normale leven in Nederland in vergaande mate tot stilstand. Tevens begonnen de Duitsers het westen van Nederland leeg te plunderen: zoveel mogelijk waardevolle grondstoffen en materialen moesten naar Duitsland gevoerd worden. Om dit nu voor elkaar te krijgen begonnen de Duitsers op zeer grote schaal schepen en sleepboten te vorderen. Was er tot september gericht gevorderd, zoals in het begin van dit artikel is beschreven, vanaf nu vorderde elke Duitse instantie wat ze nodig had. Van een centrale leiding uit Berlijn was geen sprake meer. Het enige wat (meestal althans) nog gebeurde was dat de vordering gemeld werd bij KMD Rotterdam. Deden de Duitse instanties dit niet, dan meldden de gedupeerde schippers zich wel, want via KMD Rotterdam werden eventuele vergoedingen uitbetaald. Vanaf september 1944 tot het eind van het jaar zijn misschien wel enkele duizenden schepen door de Duitsers gevorderd om voor hem te gaan varen. Ook in 1945 zijn de vorderingen door gegaan. De laatste officiële vorderingen dateren van begin mei. In veel gevallen werden de oorspronkelijk bemanningen (vaak de eigenaren) van boord gestuurd, maar het gebeurde ook vaak dat de bemanning gedwongen werd om voor de Duitsers te varen. Veel schepen werden volgeladen met allerlei goederen naar Duitsland gestuurd, maar er werd ook gevaren t.b.v. de voedselvoorziening in Nederland zelf.

Op 5 mei 1945 was alles afgelopen. Er kon worden begonnen met het opsporen en terugvoeren van de gevorderde schepen. Dit was beslist geen eenvoudige zaak want circa 2625 (?) schepen lagen over Europa verspreid, van Noorwegen tot in Italië en zelfs de Zwarte Zee. Het zou dan ook tot en met 1948 duren voordat het grootste deel van de schepen terug in Nederland was. Om deze taak uit te voeren werd kort na de bevrijding de Marine Commissie Teruggave Vaartuigen (MCTV) opgericht. In deze commissie zaten vertegenwoordigers van het georganiseerde bedrijfsleven, van de particuliere schippers en de Koninklijke Marine. Per 1 juli 1947 trok de Koninklijke Marine zich terug uit de MCTV. De werkzaamheden werden voortgezet door Bureau Teruggave Vaartuigen (BTV). De taak van de deze commissies bestond uit het opsporen, eventueel terugbrengen naar Nederland en aan de eigenaren teruggeven van binnenvaartschepen. Voor visserij- en zeeschepen waren andere organisaties in het leven geroepen. Er is mij geen precieze opgave bekend van het aantal gevorderde schepen en het aantal in de oorlog verloren gegane schepen. Er zijn wel wat cijfers waarop een mijns inziens redelijk schatting kan worden gebaseerd. Na de oorlog zijn in Nederland door de MCTV en BTV 4530 vaartuigen vrijgegeven. In 1948 verscheen er in Schuttevaaier een oproep tot hernieuwde opgave van nog vermiste schepen en vaartuigen. Die leverde 428 schepen en vaartuigen op die toen (half 1948) nog steeds niet bij de eigenaar terug waren. Bij elkaar zijn dat zo'n 5000 schepen die gevorderd zijn geweest. Hierbij moet nog een onbekend aantal schepen worden opgeteld waarvan bekend is dat zij ergens verloren zijn gegaan.



Vanwege de beperkte vaarsnelheid was het de bedoeling dat de schepen tijdens de oversteek naar Engeland zouden worden gesleept. Er werden ook pogingen ondernomen de schepen te voorzien van vliegtuigmotoren, zoals met deze spits het geval is.

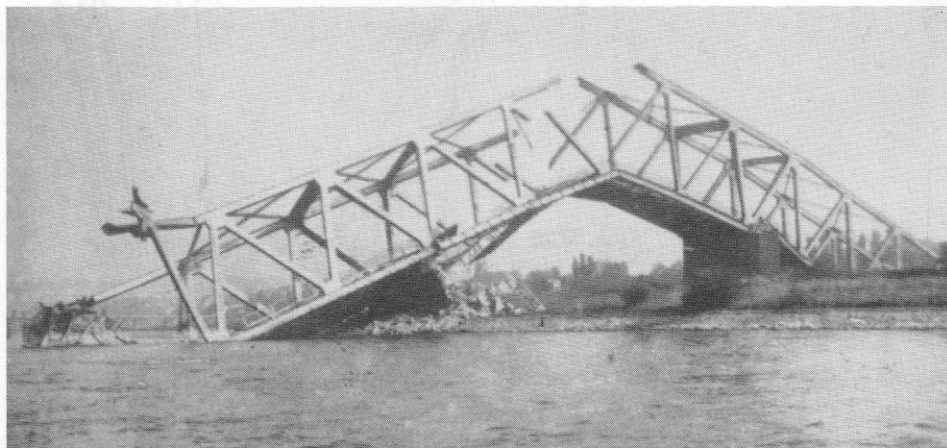
Archief: Arie de Vries



Bijgaande foto is afkomstig uit de collectie van Kees Touw en toont ons (na goed kijken) een gecamoufleerd schip. Dit was ook de bedoeling van de schipper om zijn schip zo goed mogelijk te kunnen verbergen. Een gedeelte van de ballast is er al uitgepompt. De opname is gemaakt door E.W.H. (Lies) Touw C.J. zn. een dag na de bevrijding, op 15 april 1945. Zijn spits ATTACUS (Bergen op Zoom) lag geballast en gecamoufleerd met riet ergens in de Beulakerwijde. Het schip stond op de lijst van te vorderen schepen die in Hamburg zouden worden omgebouwd voor een oorlogstaak in de Noorse wateren. Vanaf juni 1943 werd het schip als TWEE GEBROEDERS verborgen voor de Duitsers. Eerst in de Noordoostpolder, daarna bij Genemuiden en de laatste 8 maanden in de Beulakerwijde. Hier lag het schip in de Vaartsloot circa 360 m ten noorden van de toegang van het Ettenlandskanaal. De MARIA AAGJE van A. (Janus) Muller uit Putterhoek lag 350 m noordelijker. Op de luiken van de ATTACUS zitten leden van de familie Muller en Touw. Vierde van links, met witte jurkje, is Pleuni Touw (6 $\frac{1}{2}$ jr), rechts naast haar moeder G. Touw-Lodder. Derde van rechts is J. Baanstra (1892-1963) een spoorwegstaker die vanaf het begin van de staking tot de bevrijding aan boord van de ATTACUS ondergedoken heeft gezeten.

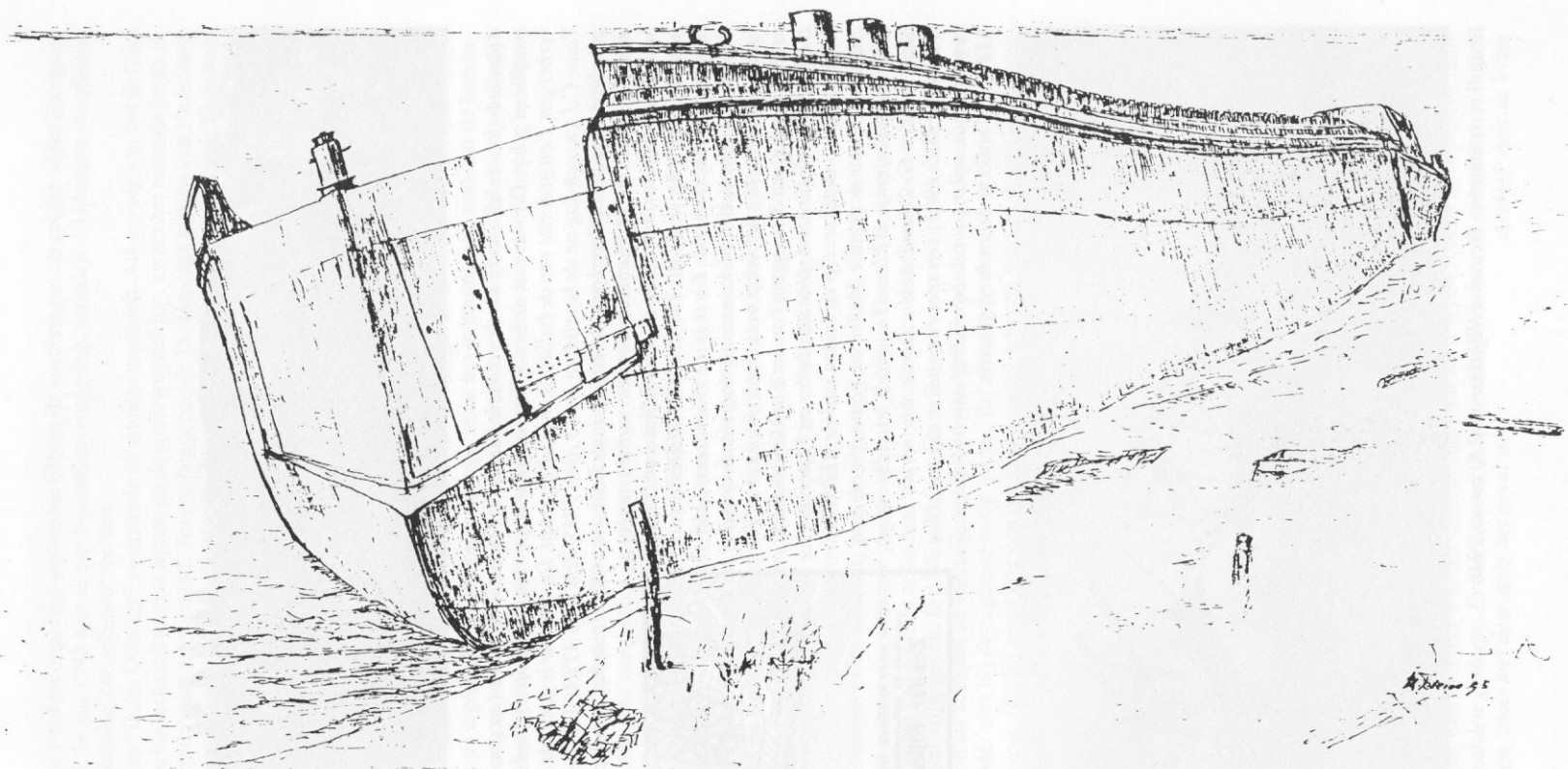


Archief: Jos Hubens



Brug Weissenthurm - Neuwied (Rijnkmr. 607,8) zomer 1946

Foto: B.G. Wijs



Zo vonden sommige schippers hun schip na de oorlog terug.

Tekening: Philip Tetteroo