Sleepboten in oorlogstijd (II)
ter gelegenheid van 75 jaar bevrijding

door Nico J. Ouwehand

Inleiding

U leest het goed: “Sleepboten in oorlogstijd (II)”. Die aanduiding “II” wijst er op dat er al eerder een gelijknamige tentoonstelling is geweest, om precies te zijn in het seizoen 1983/84. Deze nieuwe expositie is nauwelijks te vergelijken met die van bijna 40 jaar geleden. We weten inmiddels zoveel meer van hetgeen er in die zwarte periode op zee is gebeurd, in het bijzonder met de sleepboten. De weerslag daarvan kunt u in deze tentoonstelling zien. Extra aandacht wordt besteed aan de bevrijding van Maassluis, want wat 75 jaar gebeurde in deze stad was een explosie van emoties die net als de belevenissen in de jaren daarvoor, niet mag worden vergeten.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog zijn wereldwijd in totaal niet minder dan 55 geallieerde sleepboten verloren gegaan. Dit enorme aantal toont aan dat dienst op een sleepboot toentertijd een zeer gevaarlijke onderneming was. We richten in deze expositie het zoeklicht in eerste instantie op de slepers die voor de oorlog of zelfs tijdens de periode 1940-1945 onder Nederlandse vlag voeren. Een belangrijk aantal van de vaderlandse sleepboten ontsnapte aan het begin van de oorlog aan vijandelijke inbeslagname door naar Engeland uit te wijken. Andere waren al buitengaats en sloten zich aan bij de geallieerden. In dit bestek komen saillante en soms diep tragische voorvallen aan de orde, die de bemanningsleden niet zelden een trauma hebben bezorgd. Vanzelfsprekend wordt in aparte hoofdstukken ook aandacht besteed aan de slepers die in Duitse handen vielen.

Natuurlijk zag men de Tweede Wereldoorlog aankomen, ook in Maassluis. Er was echter aanvankelijk een flauwe hoop letterlijk buiten schot te kunnen blijven, zoals dat in de Eerste Wereldoorlog het geval was. Sommige zeeslepers van Smit, Wijsmuller en Doeksen werden in 1939 door de Koninklijke Marine gevorderd om dienst te doen als bewakingsvaartuig. Die vaartuigen kregen een andere naam: “***BV***” met een nummer er achter. Zo kwam de kustsleper ***Blankenburg*** als ***BV 20*** in de vaart. Ook werden de schepen in grijze marine kleur geschilderd en veelal bij de werf De Schelde te Vlissingen van bewapening voorzien. Dat gebeurde alleen met de slepers die toen in de buurt van hun thuishaven waren te vinden.



*De **Blankenburg** als **BV 20***

Andere eenheden, zoals de ***Roode Zee***, de ***Hudson***, beide zo goed als nieuw, en de ***Ebro*** waren buitengaats.
Ze kregen de aanduiding “Holland” met hun naam in niet mis te verstane afmetingen zowel aan stuur- als bakboord op de rompen. Als Nederland neutraal zou blijven was die aanduiding een aansporing om de schepen niet lastig te vallen, laat staan aan te vallen.

Ook sommige loodsvaartuigen werden ingericht als bewakingsvaartuig. Het loodswezen viel toen sowieso al onder de Koninklijke Marine. De reguliere bemanningen van de slepers werden onder de krijgstucht geplaatst, hetgeen ook wil zeggen dat men niet zomaar kon afmonsteren als de situatie te bedreigend zou worden.



*De **Ebro** met neutraliteitsaanduiding*

Mei 1940

Op 10 mei 1940 vielen Duitse troepen Nederland binnen. De hoop dat ons land neutraal zou blijven was vervlogen. Op tal van plaatsen werd zwaar gevochten, denk in dit verband maar eens aan de Rotterdamse Maasbruggen en de Grebbeberg. Nederland had na het hevige bombardement op Rotterdam, ’s middags 14 mei om ongeveer half twee, geen keus: er werd gecapituleerd. De Duitsers hadden onderling een afspraak dat, ingeval van overgave, Rotterdam niet gebombardeerd zou worden, maar die berichtgeving kwam te laat door. Utrecht, Haarlem en Amsterdam dreigden eenzelfde lot te ondergaan. Voor de legertop, in dit geval de generaal Winkelman, voldoende reden om op 15 mei te Rijsoord officieel de capitulatie te ondertekenen. In de Rotterdamse binnenstad vonden ca. 900 mensen de dood. Niet minder dan 80.000 inwoners waren binnen een kwartier dakloos geworden.

Hoe werden de gebeurtenissen in Maassluis ontvangen? Dankzij een gedetailleerd dagboek van Ir. G. Langelaar Gzn. (technisch directeur van de sleepdienst en wonend in Maassluis) weten we dat de inwoners van Maassluis ondanks beperkt telefoonverkeer al snel op de hoogte waren van de rampspoed in Rotterdam.


De haven van Maassluis in mei 1940

Ir. Langelaar was er de man niet naar om gelaten af te wachten wat er verder zou gebeuren. Hij toog op zijn fiets naar Rotterdam, waar hij de mensen en collega's in verwarring aantrof. Her en der werden kantoren elders bij bevriende bedrijven ondergebracht om in ieder geval de 'normale' gang van zaken zo snel mogelijk weer op de rails te zetten. Dat gold ook voor L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. De in brand geraakte ***Statendam*** van de Holland Amerika Lijn lag nog vele dagen lang rokend aan de Wilhelminakade als een triest monument van de vijandelijkheden die in deze tragische vorm achteraf helemaal niet nodig bleken te zijn geweest als de berichtgeving maar tijdig en duidelijk zou zijn doorgekomen bij de Duitse bommenwerperpiloten.

De loodsboot met goud

Gebeurde er nog meer in die meidagen van 1940 rond Rotterdam en in de havens? Twee voorvallen mogen in dit bestek niet ontbreken, omdat er een link met Maassluis is. Ten eerste is dat het gebeuren met de ***Loodsboot nr. 19***, als ***BV 19A***, die door de marine was aangewezen om een deel van het goud van de Nederlandsche Bank dat zich in het bijkantoor in Rotterdam bevond naar Engeland te vervoeren, zodat de bezetter daar niet aan zou kunnen komen.



*De **Loodsboot 19A** na de ramp.*

Op 11 mei 1940 in de nacht vertrok het schip uit Rotterdam. Om 05.30 uur ging het mis.
Het plan liep letterlijk schipbreuk doordat het loodsvaartuig ter hoogte van de Vergulde Hand (ongeveer waar nu de Botlek ligt) op een Duitse mijn liep en in twee stukken brak. Men was nog niet op de hoogte dat vliegtuigen mijnen in de Nieuwe Waterweg hadden gedropt. De wrakstukken van het loodsvaartuig dreven naar de zuidelijke oever. Een groot deel van de bemanning bestaande uit mensen van het loodswezen, veelal woonachtig in Maassluis kwam tijdens de enorme explosie, die tot in Maassluis hoorbaar was, om het leven. Ook drie Engelsen die een speciale opdracht hadden voor het onklaar maken van strategische haveninstallaties, behoorden tot de in totaal 17 slachtoffers. Zes man overleefden de ramp. Wrang is dat een hoog geplaatste Duitse officier in vol ornaat bij de begrafenis van de slachtoffers aanwezig was. Het goud, verpakt in 170 kistjes, kwam op de bodem van de waterweg terecht. De restanten van het schip werden in juni 1940 door W.A. van den Tak geborgen en ook het goud werd grotendeels gevonden of opgebaggerd. Een enkele goudstaaf werd en wordt nog steeds vermist.

Ontsnappen of niet

Een deel van de sleepboten dat normaliter vanuit Maassluis over de wereldzeeën zwierf was door diverse oorzaken juist gedurende de meidagen in de regio achtergebleven. Dat gold primair voor de al eerder genoemde bewakingsvaartuigen, de ***BV 37*** en ***BV 34***, in normale tijden resp. de stoomsleepboten ***Schelde*** en ***Noordzee***.
De laatstgenoemde patrouilleerde op 10 mei 1940 in Zeeuwse wateren. Bij Zoutelande liep ze op een mijn, waarbij alle opvarenden op één na omkwamen. Aan boord van de ***BV 37*** die daar in de buurt voer, werd de explosie waargenomen, waarop de bemanning van het schip nog vergeefs naar overlevenden is gaan zoeken.



*De **Schelde** als **BV 37***

Gezagvoerder Jan Kalkman van de ***BV 37*** gaf daarna gehoor aan de oproep twee Nederlandse onderzeeboten naar Engeland te escorteren, want het was hem duidelijk dat de situatie gezien de ondergang van zijn collega's buitengewoon ernstig was. Die missie slaagde zonder problemen, waarna Kalkman met zijn schip naar Nederlandse wateren terugkeerde om hulp te verlenen waar dat nodig zou zijn. Pas op 17 mei besloot de kapitein definitief richting Engeland te varen, waar vandaan hij met zijn schip en bemanning gedurende de oorlog een belangrijke rol zou spelen. Daarover later meer.
Behalve de ***Schelde*** en de ***Zwarte Zee (III)*** probeerden nog meer schepen naar Engeland te ontsnappen. Het lukte bijvoorbeeld ook de ***Amsterdam*** en de ***Hector*** van Bureau Wijsmuller te IJmuiden. Eén van de slepers die ook in aanmerking kwam om te trachten weg te komen was de ***Irene*** van de Mij. De Vrede (= Van Ommeren). Deze sleper was van oorsprong de in 1906 gebouwde ***Gouwzee*** van Smit met het bescheiden vermogen van 500 pk.
Kapitein A. van Dorp werd verzocht het schip naar Engeland te brengen. De sleper was sinds 1934 eigenlijk nauwelijks van haar plaats bij de Matex geweest, omdat zij uitsluitend werd gebruikt om stoom te leveren die nodig was voor het aldaar opslaan van plantaardige oliën. Van Dorp ging het schip bekijken en kwam tot de slotsom dat het levensgevaarlijk zou zijn met dit vaartuig in die toestand naar Engeland te varen omdat het technisch in precaire staat verkeerde. Ook de mijnen in de Nieuwe Waterweg gaven nu niet direct vertrouwen in een goede afloop van de reis. Aan het verzoek werd dus geen gevolg gegeven en Van Dorp heeft de gehele oorlogsperiode niet of nauwelijks gevaren en zeker niet voor de Duitsers. De markante kapitein kreeg in 1948 het gezag over een splinternieuwe ***Rode Zee***. Nog in 1940 werd de ***Irene*** herdoopt in ***Drecht*** voor Phs. van Ommeren. Hetzelfde jaar werd ze ingelijfd bij de het Duitse Lazarett Verband eerst als ***LAZ 45***, kort daarop als ***ZRD 45*** bij de Zeereddingsdienst, een rederij met een Nederlands aureool, dat natuurlijk onzin was, want het was een verkapte spionage-organisatie. Na de oorlog kwam het schip terug bij Van Ommeren en in 1948 wachtte de sloper.



*De ex-**Gouwzee** als **ZRD 45** met opzij de ex-**M1** als **ZRD 46***

Nederlandse oorlogsschepen in aanbouw

*Bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij waren sinds 1938 enkele oorlogsschepen voor de Koninklijke Marine in aanbouw. De schepen zouden de namen **Gerard Callenburgh** en **Tjerk Hiddes** krijgen. De scheepsbouwers vonden het een slecht idee dat de half afgebouwde schepen in handen van de vijand zouden vallen en brachten samen met marinepersoneel beide vaartuigen op 15 mei in de Nieuwe Waterweg tot zinken. De schepen zouden later worden gelicht. De **Tjerk Hiddes** bleek onherstelbaar beschadigd en was rijp voor de sloop. De schade aan de **Gerard Callenburgh** viel mee. Het schip werd naar Hamburg overgebracht en op 11 oktober 1942 als **ZH 1** (= Zerstörer Holland 1) door de werf Blohm & Voss afgebouwd. Overigens was de bergingsleider van de **Gerard Callenburgh** wel een beetje bang dat hij na de oorlog ter verantwoording zou worden geroepen voor hulp aan de vijand. Dat is niet gebeurd. Men realiseerde zich dat de bergers toen weinig keus hadden en dat er bovendien brood op de plank moest komen. Wel is een enkele sleepbootkapitein die voor de Duitsers had gevaren tot een korte detentie veroordeeld, maar hij werd later weer bij de maatschappij aangenomen en er werd nauwelijks nog over gespreken.*

Bij de werf De Schelde te Vlissingen waren twee andere torpedoboten van de Admiralen-klasse in aanbouw. Het ging hier over de ***Isaac Sweers*** en de ***Philips van Almonde***. Laatst genoemde, al bijna klaar, werd door een Engelse vernielploeg grondig tot wrak gemaakt. De ***Isaac Sweers*** werd door Vlissingse havenboten van de helling getrokken en buiten de sluizen overgegeven aan de ***Zwarte Zee (III)***, die ermee naar Engeland vertrok, waar het schip werd afgebouwd.



*De **Isaac Sweers** in aanbouw*

Met zowel de ***Isaac Sweers*** als de Duitse ***ZH 1*** ex-***Gerard Callenburgh*** liep het niet goed af.
De eerstgenoemde werd op 13 november 1942 op 55 mijl buiten Algiers tot zinken gebracht door twee torpedo's van de Duitse onderzeeboot ***U 431***. 103 van de in totaal 194 opvarenden vonden de dood. De ***ZH 1*** ging op 9 juni 1944 ten onder tijdens een poging schepen die meededen aan de invasie tot zinken te brengen. Dat lukte niet en de torpedobootjager, in Duitse termen 'Zerstörer', ging zelf dankzij een overmacht aan geallieerde marineschepen die het schip beschoten, ten onder met 39 opvarenden. 140 overlevenden werden opgepikt.

Het IJsselmeerflottielje

In 1939 bij het voortdurend toenemen van de oorlogsdreiging realiseerde men zich bij de Koninklijke Marine dat er iets moest worden gedaan om te verhinderen dat bij een eventuele Duitse inval die troepen zonder enige weerstand via het IJsselmeer zouden kunnen doorstoten naar Noord Holland. Om dit te voorkomen werd het zgn. IJsselmeer-flottielje in het leven geroepen. Een aantal Amsterdammertjes werd gevorderd, maar dat bleek geen gelukkig idee, want deze kleine, lage sleepbootjes met minimaal vrijboord waren eigenlijk alleen geschikt voor de Amsterdamse grachten en kanalen. De marinestaf zag eind augustus 1939 ook wel in dat deze methodiek van verdedigen geen enkele zin zou hebben. Bovendien was er maar één bejaard marineschip (uit 1880!!), de ***Hms. Hefring***, aan het flottielje toegevoegd.



De Amsterdammertjes werden dus teruggegeven aan hun oorspronkelijke eigenaren. Ervoor in de plaats werden een achttal particuliere forsere motorsleepboten gevorderd, maar dit waren nog altijd slechts binnensleepboten. Daaronder bevonden zich o.a. de ***Oranje*** en de ***Adwill II***. Deze slepers werden voorzien van een beperkte mitrailleuropstelling.

*De **Albert V**, de voormalige **Oranje***

Begin mei 1940 werden dan eindelijk vier echte oorlogsschepen aan het flottielje toegevoegd, te weten de ***Friso***, ***Brinio,*** alsmede de mijnenvegers ***Pieter Florisz*** en ***Abraham van der Hulst***. Er is inderdaad slag geleverd met Duitse troepen, vooral bij Kornwerderzand om te voorkomen dat de vijand de Afsluitdijk zou oversteken. Het was een van de weinige successen van de Nederlandse strijdkrachten. Het IJsselmeerflottielje heeft de haven van Stavoren beschoten waardoor onder meer de veerboot ***C. Bosman*** (het latere opleidingsschip Nederlander) beschadigd raakte. Nadat Nederland gecapituleerd had werden de sleepboten van het IJsselmeerflottielje achtergelaten en overgenomen door de Duitsers. Sommige daarvan hebben de oorlog overleefd en werden daarna opgenomen in de vaartuigendienst. De oorspronkelijke eigenaren zijn schadeloos gesteld.

De belevenissen van de Zwarte Zee (III)

Vanaf de aankomst in de Downs van de ***Zwarte Zee*** met de ***Isaac Sweers*** op 11 mei 1940 is door de geallieerden (lees: de Engelsen) nauwkeurig bijgehouden wat deze sleepboot (en ook de andere van oorsprong Nederlandse slepers) van dag tot dag deden. Aan de hand van die Engelse opsomming kunnen enkele saillante details in deze tentoonstellingswijzer worden opgenomen. Op 1 juli 1940 bevond de sleper onder gezag van kapitein Teun Vet zich op zee in de buurt van de Engelse zuidkust. Het schip kreeg samen met de Engelse sleepboot ***Salvonia*** opdracht om naar de getorpedeerde tanker ***Lucretia***, die in twee stukken zou ronddrijven, te zoeken. Ze hebben het schip niet kunnen vinden. Op 17 juli, na enige korte reisjes, was de ***Zwarte Zee*** weer terug in Falmouth om enkele reparaties te laten uitvoeren. Op 20 augustus werd de Nederlandse sleper in die Engelse haven bijna getroffen door Duitse bommen. Het was een zgn. ‘near miss’. Het schip had wel schade opgelopen en werd ‘omhoog gezet’ (d.w.z. opzettelijk aan de grond gezet teneinde zinken te voorkomen). De schade was behoorlijk maar niet onoverkomelijk. Het schip ging in dok en kreeg zwaardere bewapening. In januari 1941 waren de reparaties klaar en kon de sleepboot weer worden ingezet. Kapitein Vet had intussen al aan zijn echtgenote laten weten dat hij ‘thuis’ een overstroming had gehad en dat daardoor twee ‘naaimachines’ waterschade hadden opgelopen, maar weer waren gerepareerd. Het was mevrouw Vet maar al te duidelijk wat er aan de hand was geweest en natuurlijk werd de directie van de rederij ervan op de hoogte gesteld.



*De **Zwarte Zee** bijna gezonken.*



*De **Asturias**, gered door de **Zwarte Zee***

In maart 1941 werd vanuit Campbeltown getracht assistentie te verlenen aan diverse getorpedeerde schepen, waaronder de ***Staffordshire*** en de ***Dunstan***, maar de situatie was in veel gevallen vrij hopeloos. Samen met de ***Thames*** werd de op 9 mei getorpedeerde ***Empire Cloud*** vanuit Greenock in veiligheid gebracht. Na verschillende al dan niet succesvolle pogingen schepen te behouden volgde op 8 augustus een min of meer toevallige ontmoeting met de nu afgebouwde ***Isaac Sweers***. De ***Zwarte Zee*** ging daarna terug naar Campbeltown. In de loop van de maand augustus werden verschillende door torpedo's getroffen vrachtschepen geassisteerd. Het Nederlandse schip ***Tuva*** was op weg van IJsland naar Florida toen het werd getorpedeerd. 34 overlevenden werden opgepikt door ***Hms. Leith***. Zowel dit Engelse marineschip als de ***Zwarte Zee*** gingen naar het hopelijk nog drijvende schip op zoek. Helaas werd het niet meer aangetroffen. In november 1941 ging onze sleepboot vanuit Londonderry samen met de torpedojager ***Hms. Skate*** op zoek naar de door een aanvaring ernstig beschadigde ***Empire Dorado***. Het schip werd vastgemaakt en gedurende 24 uur op sleeptouw genomen. Toch zonk de 6000 tonner alsnog. De ***Zwarte Zee*** werd vervolgens naar konvooi SC 53 gedirigeerd. In december werden opnieuw schepen in veiligheid gebracht.
Voor de commandant van de Western Approaches was dit een reden om de bemanning van de ***Zwarte Zee*** te complimenteren met de inzet en hetgeen dankzij hen van de ondergang gered was. 1942 was eveneens een jaar van vele assistenties rondom het Verenigd Koninkrijk. Opmerkelijk was dat bij de schepen die te hulp moesten worden geschoten zich twee sleepboten bevonden. De vrijwel nieuwe ***Adept***, van de zgn. Assuranceklasse, strandde bij de Hebriden. Ze kon niet vlot worden gebracht en moest als verloren worden beschouwd. Wrang is het feit dat samen met de uit 1919 daterende ***Caroline Møller***, destijds gecharterd door de Britse Admiraliteit, diverse assistenties werden uitgevoerd. Later dat jaar, op 7 oktober werd deze sleper in de Noordzee getorpedeerd door een Duitse S-boot, waarbij 16 man om het leven kwamen. In juli 1942 werd via Halifax koers gezet naar Bermuda, waar na een dokking de ***Roode Zee*** werd afgelost. Ook in die regio was volop werk voor de ***Zwarte Zee***, waarbij met diverse kreupele schepen havens werden aangedaan als Trinidad, Puerto Rico en New Orleans en later Philadelphia. In 1943 werd samen met twee andere slepers o.a. een dok van Trinidad naar Freetown gesleept.
Van daar werd uitgerukt naar het in moeilijkheden verkerende ***Asturias***, oorspronkelijk een passagiersschip van de Royal Mail Lines, gebouwd in 1925 in Belfast.
De schade daar bleek in zoverre mee te vallen dat het schip niet zou zinken. Via een omweg en diverse reparaties onderweg werd op 20 april 1944 Liverpool bereikt. 'Onze' sleepboot werd ingedeeld om vanuit Portsmouth een dok te verslepen naar Arromanches. In oktober werd de ***Zwarte Zee*** samen met de ***Thames*** overgeheveld van de pool die was gevormd voor de invasie naar de North-West Approaches. In januari/februari 1945 werd de al eerder genoemde ***Asturias*** van Freetown naar Gibraltar gesleept. Na een aantal omzwervingen en diverse assistenties arriveerde de ***Zwarte Zee*** op 23 juli 1945 in Rotterdam. Daarna volgden nog enkele opdrachten voor o.a. Scapa Flow, Vlissingen en Portsmouth, waarna het schip aan L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst werd teruggegeven. We schrijven dan 20 mei 1946 (!) Behalve een aantal pogingen tot assistenties, dokreizen en andersoortig sleepwerk staat de ***Zwarte Zee (III)*** in de boeken voor de redding van 9 koopvaardijschepen (totaal 55.955 BRT), 1 bewapende koopvaardij kruiser (***Asturias***) en 1 trawler. Na een opknapbeurt hervatte de ***Zwarte Zee***, toen 's werelds sterkste zeesleper, haar commerciële bestaan.

De lezer realiseert zich ongetwijfeld dat in de beperkte ruimte van deze tentoonstellingswijzer slechts een fractie van het moeilijke, gevaarlijke en inspannende werk dat de Nederlandse slepers in de periode 1939-1946 deden kan worden vermeld. Menig bemanningslid heeft in die periode een trauma opgelopen dat zij hun hele leven met zich meedroegen. Tegenwoordig zou dat worden aangeduid als een PTSS, een post traumatische stress stoornis of syndroom. In dit verband moet zeker de ervaring van de gezagvoerder van de ***Zwarte Zee***, kapitein Teun Vet worden genoemd. Samen met de Engelse sleepboot ***Bustler*** werd in september 1942 vanuit Trinidad uitgevaren naar de Amerikaanse vrachtvaarder ***Antinous***, die een torpedo te verwerken had gekregen. Juist toen het ongelukkige schip was vastgemaakt rapporteerde de uitkijk de bellenbanen van maar liefst twee torpedo's. Eén van die krengen kwam recht op de ***Zwarte Zee*** aan en kapitein Vet restte niets anders dan het roer aan boord te laten leggen om te trachten de torpedo's te ontwijken. Dat lukte en één van de met een schroef aangedreven explosieven passeerde rakelings langs het achterschip. De andere torpedo trof de ***Antinous*** in de midscheeps. De Amerikaan vloog in brand en was reddeloos verloren. De tros van de ***Zwarte Zee*** moest worden losgegooid. Opnieuw werden twee bellenbanen van torpedo's opgemerkt die de sleper op een haar na misten. Op dat moment werd de periscoop van een onderzeeboot gelokaliseerd. De aanval is soms de beste verdediging en kapitein Vet besloot op volle kracht naar de plaats te varen waar de periscoop was gezien om te trachten de onderzeeboot te rammen. Ondertussen werden dieptebommen afgeworpen terwijl de kanonniers hun plaatsen achter de Oerlikons innamen. Er werd vervolgens nog een aantal dieptebommen afgeworpen en kort daarna kwam een grote olievlek aan de zee-oppervlakte.
De onderzeeboot werd niet meer gesignaleerd en schipbreukelingen van de ***Antinous*** werden opgepikt. Kapitein Vet en de overige bemanningsleden van de ***Zwarte Zee*** waren er dagenlang van ondersteboven. Zij beseften dat 60 zeelieden de dood waren ingejaagd. Vijanden weliswaar, maar ook mensen. Uiteindelijk konden de mannen zich er min of meer bij neerleggen. Het was 'hij of ik'.



*De **Lauwerzee** kort voor haar ondergang*

Het lot van de Lauwerzee

De bemanning van de uit 1930 stammende Smit-stoomsleepboot ***Lauwerzee*** had geen keus en geen kans.
Ze was vanaf 24 augustus 1939 als ***BV 39*** ingedeeld bij de Koninklijke Marine. Op 17 mei 1940 besloot kapitein G. Weltevreden te trachten vanuit Vlissingen naar het Verenigd Koninkrijk te ontsnappen. Dat lukte en het schip werd prompt ingedeeld bij de Rescue Tug Section. Een van haar eerste opdrachten was het verslepen van de kabellegger ***Lady of the Isle***. De kabellegger liep als eerste op een mijn, waardoor het schip binnen korte tijd zonk. Ter hoogte van Falmouth, enkele uren later, werd ook de sleper het slachtoffer van een mijn. Mast en schoorsteen werden door de ontploffing overboord geslingerd en het gehele voorschip verdween in de golven. Twaalf man verloren het leven.
Matroos Arie Visser, die aan dek stond, werd aanvankelijk meegezogen de diepte in, maar wist toch boven te komen. Hij keek om zich heen en zag geen enkele collega meer. Hij was dus de enige overlevende en werd korte tijd later door een andere kabellegger met de in dit geval bizarre naam ***Surprise*** opgepikt.

De prestaties van de Schelde en haar bemanning

Eens te meer opvallend is de rol die de bescheiden sleepboot ***Schelde*** heeft gespeeld gedurende de Tweede Wereldoorlog. De motorsleper ***Zwarte Zee*** was met 4300 pk de sterkste sleepboot ter wereld, terwijl de stoomsleepboot ***Schelde*** 900 pk ter beschikking had. Ondanks dit gigantische verschil wist de bemanning van deze sleper, hoofdzakelijk met Jan Kalkman als kapitein, 14 koopvaardijschepen met een totale inhoud van 52.632 BRT. van de ondergang te redden. Dat is fractioneel minder dan de ***Zwarte Zee*** wist te redden.

Op 11 mei 1940 arriveerde de ***Schelde*** op de Downs met de Nederlandse onderzeeboten ***O 21*** en ***O 22*** op sleeptouw. Deze onderzeeboten waren nog niet geheel afgebouwd, maar dat scheelde weinig. De ***Schelde*** keerde nog even terug naar Nederlandse wateren om daar eventuele nog drijvende slachtoffers van de vijandelijkheden gedurende de meidagen te kunnen helpen. Het kwaad was echter al geschied. De collega's aan boord van de ***Noordzee*** waren bij Zoutelande op een mijn gelopen met als resultaat de ondergang van schip en bemanning op één overlevende na.
De ***Schelde*** meldde zich bij de Britse admiraliteit en werd in het begin van de oorlog voornamelijk ingezet vanuit het Schotse Campbeltown. Eind juli begin augustus werd samen met de Britse sleper ***Englishman*** de getorpedeerde maar nog drijvende tanker ***Alexia*** van ruim 8.000 ton geassisteerd, waarna koers werd gezet naar Greenock voor ketelonderhoud. Eind augustus werd een getorpedeerd Grieks schip van ruim 2.000 ton in veiligheid gebracht. Dergelijke operaties hielden ook nog andere risico's in want in september kwam de ***Schelde*** in aanvaring met het Engelse korvet ***Hms Jason*** met enige schade als gevolg.
In Greenock werden vervolgens reparaties uitgevoerd, waarna het schip naar Campbeltown terugkeerde.
Een forse tegenvaller was het zinken van het mailschip ***Highland Patriot*** van 14.172 Brt. waarvoor de ***Schelde*** vergeefs ter assistentie was uitgevaren. De 135 (!!) bemanningsleden en de 33 passagiers werden aan boord genomen van de Nieuw Zeelandse ***Wellington***. Succesvol was wel het op 2 oktober te hulp schieten van het passagiersschip ***Oronsay*** (20.043 BRT). De reddingsoperatie werd uitgevoerd met maar liefst 7 marineschepen en de sleepboten ***Salvonia***, ***Seaman***, ***Englishman*** en ***Schelde***.



*De **Schelde** met bewapening*

Ruim een week later werd samen met de Engelse sleper ***Marauder*** de getorpedeerde bijna 7.000 tons metende tanker ***British Glory*** in veiligheid gebracht. In november bleek de ruim 5.500 tons metende ***Empire Dorado*** op ongeveer 300 mijl ten westen van Bloody Foreland in zinkende toestand te verkeren nadat het schip door een vijandelijk vliegtuig was gebombardeerd. Naast de ***Schelde*** werden ook de slepers ***Englishman*** en ***Thames*** naar het rampschip gedirigeerd. Bloody Foreland ligt bijna op de uiterste Noordwest punt van Ierland en dankt zijn naam aan de roodachtige rotskust die bij lage zonnestanden bloedrood kleurt. De ***Empire Dorado***, van oorsprong een Amerikaans vrachtschip, werd naar de Clyde gesleept om te worden gerepareerd. Achteraf kan worden geconstateerd dat alle moeite vergeefs was, omdat ongeveer een jaar later het schip alsnog zonk na in aanvaring te zijn geweest.
In december 1940 werd de torpedoboot ***Saguenay*** aangevallen door een Duitse onderzeeboot. De ***Schelde*** snelde te hulp en nam het schip op sleeptouw richting Barrow-in-Furness. Vermeldenswaard is dat voor dit karwei ook de hulp werd ingeroepen van de Wijsmullersleper ***Amsterdam*** die onder gezag van kapitein Maarten de Koe uit IJmuiden had weten te ontsnappen.

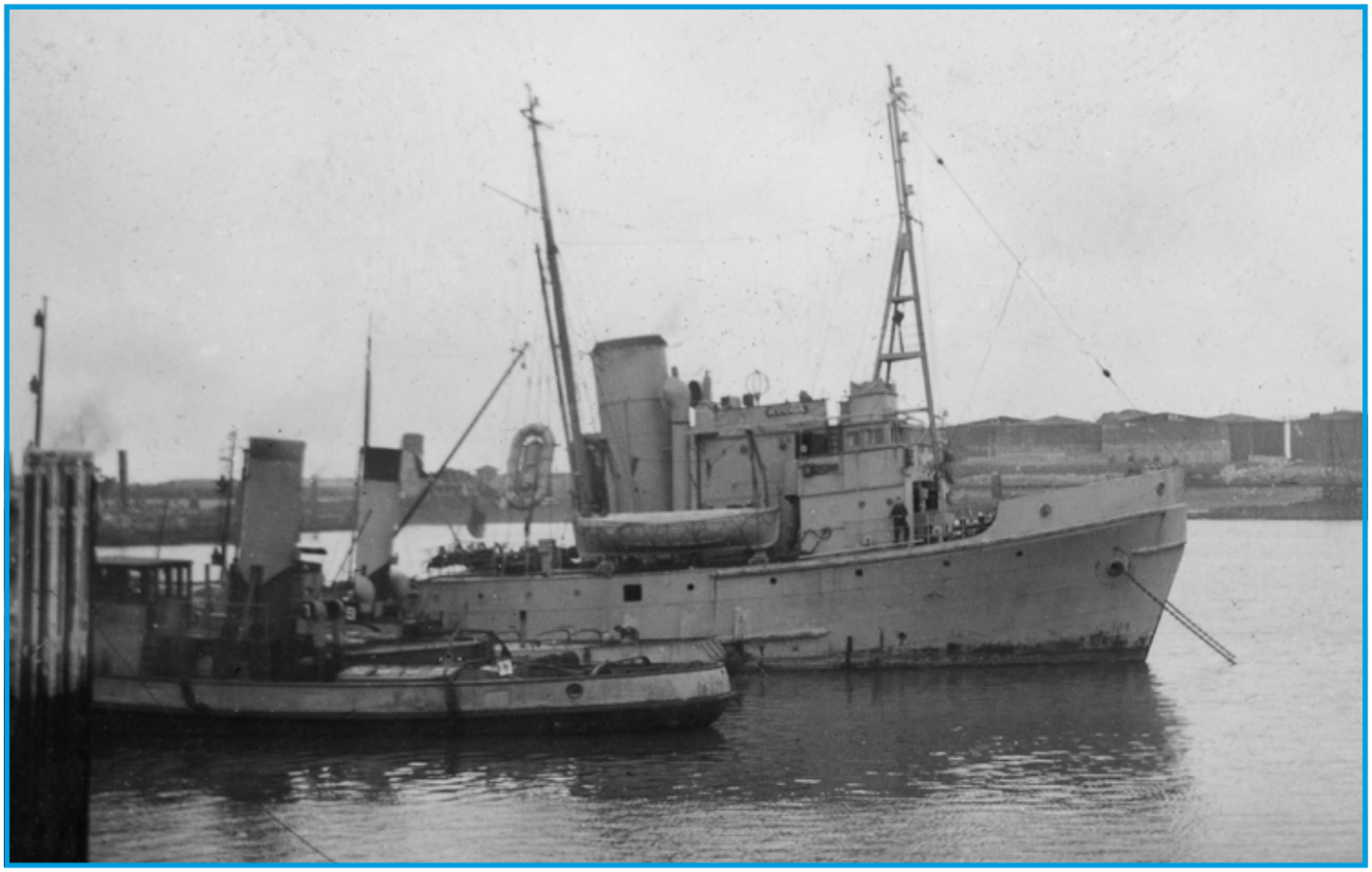
Seriematig werd in de daaropvolgende jaren de hulp van de ***Schelde*** en haar bemanning ingeroepen.
Eind januari 1941 kwam het Nederlands vrachtschip ***Alhena*** (Van Nievelt Goudriaan & Co.) van bijna 5000 BRT in problemen doordat ze op de rotsen van Southern Rock was gelopen. Het zag er niet goed uit en de kapitein was van mening dat zijn schip zou zinken als het eventueel vlot zou zijn getrokken. De ***Schelde*** wendde de steven en ging op weg naar het ***ss Sandhill*** van 586 ton dat tenslotte naar Belfast werd gesleept. De ***Alhena*** werd maanden later vlot gebracht en was als sleep op weg naar Troon toen het alsnog in de Firth of Clyde zonk. In april en mei 1941 opereerde de ***Schelde*** vanuit Milfordhaven en ook in latere maanden na enig onderhoud was die haven de uitvalsbasis.

In augustus en september 1942 werd het strategisch uiterst belangrijk droogdok AFD XVII in eerste instantie van Loch Ewe naar Holyhead gesleept door de ***Schelde***, ***Mastadonte*** en ***St. Olaves***. Een serie mijnenvegers ging het transport vooruit en ook was er escorte van een Engelse torpedoboot. De tweede etappe zou het dok naar Reykjavik op IJsland moeten brengen. Slecht weer was er de oorzaak van dat het transport twee keer moest worden uitgesteld. In de tweede helft van september ging het transport uiteindelijk van start. De sleepboten waren nu de Engelse ***Freebooter*** en ***Nimble***, aangevuld met de veel minder sterke ***Schelde*** met op de brug kapitein Jan Kalkman. De Engelse rapporten zijn kort: het dok werd op IJsland afgeleverd. Zo simpel ging het echter niet. De weersomstandigheden verslechterden aanzienlijk bij het naderen van IJsland. De beide Engelse sleepboten konden het dok, dat veel wind ving, niet houden en het gevaarte dreigde op de IJslandse kust te stranden. De ***Schelde***, tot op dat moment eigenlijk alleen escortesleepboot, vroeg permissie om vast te maken. Dat werd toegestaan en dankzij de ervaring van Kalkman en zijn bemanning werd het dok met de kop op de wind gedraaid en naar een locatie gesleept waar voor de elementen geschuild kon worden. Onder betere weersomstandigheden werd het dok alsnog in Reykjavik afgeleverd.



na-oorlogse foto kapitein J. Kalkman

Jan Kalkman uit Maassluis werd voor zijn reddingswerk in het algemeen, deelname aan de invasie en de dokreis in het bijzonder door de Engelsen onderscheiden. Hij werd benoemd tot Member of the British Empire en ontving het Distinguised Service Cross. Hij moest daarvoor naar Londen. De kapitein was niet in het bezit van een uniform. Dat werd ter plekke aangeschaft. De vier gouden banden rond de mouwen zijn smaller als die van de kapiteins die op de grote vaart voeren, maar Kalkman kon met fatsoen zijn onderscheidingen, die in het Nationaal Sleepvaart Museum te zien zijn, in ontvangst nemen. Later, in de jaren vijftig, werden alle kapiteins door de sleepvaartrederij van behoorlijke uniformen voorzien. Het is thans nauwelijks meer gebruik op sleepboten om een uniform te dragen. Epauletten met de vier gouden banden worden soms nog wel gesignaleerd. Alleen bij officiële gebeurtenissen als de overdracht van een nieuwe sleper wordt door kapiteins nog wel een compleet uniform aangetrokken.



*De Engelse sleepboot **Dexterous** onder Nederlandse vlag in de haven van Vlissingen*

In maart 1943 verliet kapitein Kalkman de ***Schelde*** om gezagvoerder te worden op de nieuwe Engelse sleepboot ***Dexterous***, die onder Nederlandse vlag werd gebracht en een Nederlandse bemanning kreeg. Op de ***Schelde*** werd kapitein A.J. Vlielander benoemd tot gezagvoerder.

Eind november 1943 liep de ***Schelde*** zelf aan de grond op de Black Rock bij het Isle of Islay, het meest zuidelijke eiland van de Hebriden ten westen van Schotland. De Engelse sleepboot ***Griper*** moest er aan te pas komen om de ***Schelde*** vlot te brengen. Begin januari 1944 was de Nederlandse sleper weer volledig in bedrijf.
Ook onder de nieuwe kapitein werden tientallen reddingspogingen ondernomen vanuit havens als Dartmouth, Portsmouth, Milford Haven, Dover en Greenock. In het jaar van de bevrijding werden nog volop reizen uitgevoerd, maar de havens waren nu andere, bijvoorbeeld Le Havre, Leith, Rotterdam en Vlissingen. De Engelse opgaven zijn niet geheel duidelijk wanneer exact het schip werd terug geleverd aan L. Smit & Co's Internationale sleepdienst.

De Thames en kapitein 't Hart

In het winterseizoen 1939/1940 opereerde de sleepboot ***Thames***, nog bijna nieuw, vanuit St. John's op New Foundland. In februari 1940 werd een in moeilijkheden verkerend Grieks schip op de Atlantische Oceaan opgepikt en naar een Engelse haven gesleept. Daardoor bevond de Nederlandse sleper zich aan het begin van de oorlog in Newcastle on Tyne. Ze werd onmiddellijk ter beschikking van de Admiraliteit gesteld. Een van de eerste klussen van betekenis was de poging om het Britse passagiersschip ***Empress of Britain*** van de ondergang te redden. Het schip van ruim 42.000 ton was aangevallen door bommenwerpers en had een aantal voltreffers te verwerken gekregen, waardoor brand ontstond. Samen met de Engelse sleepboot ***Marauder*** maakte de ***Thames*** op 27 oktober vast en begon in kalme zee het slepen richting een veilige haven. De lichten van de slepers en het passagiersschip waren in de nacht gedoofd, maar dat had weinig zin omdat het grote schip nog steeds in brand stond. Om half twee 's nachts werd het mailschip getroffen door twee hevige ontploffingen in het voorschip, klaarblijkelijk veroorzaakt door torpedo's afgevuurd vanaf een Duitse onderzeeboot. Na tien minuten ontstond aanmerkelijke slagzij en tenslotte legde de oceaanreus zich op de bakboordzijde. Toen de masten en de schoorstenen het wateroppervlak raakten was het lot bezegeld en zonk het fraaie schip. Het hele drama had 20 minuten in beslag genomen.

*De **Thames** in oorlogs-outfit*





kapt B. 't Hart in 1945

In november 1941 bevond de ***Thames*** zich op station in Gibraltar. Het Engelse vliegdekschip ***Ark Royal*** was op 40 mijl ten Oosten van Gibraltar gestopt en had zware slagzij ontstaan door vuur van vijandelijke oorsprong. Desondanks besloot kapitein Barend 't Hart een poging te wagen het indrukwekkende schip naar Gibraltar te slepen. Helaas, op 14 november om 06.14 uur is de ***Ark Royal*** rechtstandig gezonken. 't Hart rapporteerde dat de voorloop en de strop van het sleepgerei verloren waren gegaan. Nog diezelfde dag lag de ***Thames*** weer op station. Van het gebeuren werd door de Engelse admiraliteit uit strategische overwegingen geen melding gemaakt.

Bovenstaande belevenissen van de ***Thames*** zijn slechts ter illustratie bedoeld van een groot aantal reddingen en transporten die door het schip werden uitgevoerd. Opmerkelijk is dat kapitein 't Hart, een zeer gelovig man, weigerde op zijn inmiddels grijs geschilderde schip ook de blauwe band in de schoorsteen grijs te laten verven. Hij was van mening dat als zijn schip en bemanning de oorlog mochten overleven dat ook wel met de blauwe band van Smit zou gebeuren. De ***Thames*** kwam in 1945 behouden op de rede van Maassluis aan en kapitein 't Hart had zijn portie wel gehad. Op de Burg. Van der Lelykade, waar hij woonde, werd hij als een vorst ontvangen. Hij besloot onmiddellijk met pensioen te gaan.

De opmerkelijke inzet van de Hudson

De sleepboot ***Hudson*** werd gebouwd in 1939, naar later zou blijken als prototype van een hele serie motorslepers die in en na de oorlog in gebruik zou worden genomen. Het motorvermogen van deze verhoudingsgewijs kleine sleper bedroeg 900 pk, dus vergelijkbaar met dat van de stoomsleper ***Schelde***. Als gezagvoerder werd de ervaren kapitein B.C. Weltevreden, in de wandeling 'Ome Ben' genaamd, aangesteld. Inclusief de kapitein bedroeg het aantal bemanningsleden 11 man.

*De **Hudson** kort na in dienststelling*



Op 16 april 1940 vertrok de ***Hudson*** uit Maassluis om een drijvende kraan, een havensleepbootje en een bak van Algiers naar Dakar te slepen. Onderweg, tussen Casablanca en Dakar, vernam de bemanning via de radio dat Duitse troepen Nederland waren binnengevallen. Samen met zijn stuurman A.J. Vlielander, besloot Ome Ben gewoon naar Dakar door te varen. Daar werd de sleep afgeleverd en werd gasolie gebunkerd. Toen de ***Hudson*** naar zee wilde vertrekken en al een stukje was gevorderd gaven havenautoriteiten opdracht om terug te varen, aangezien het schip in beslag zou worden genomen. Er stond geschut aan de wal en het had dus geen zin daar tegenin te gaan. Dakar stond onder gezag van de zgn. Franse Vichy regering, die Duits gezind was. Teneinde te voorkomen dat de Nederlandse sleper toch naar zee zou varen werden door de autoriteiten de verstuivers uit de motor gehaald. Dat betekende een misrekening van de Fransen want sleepboten uit Nederland hadden altijd een stevig aantal reserve-onderdelen aan boord. Daaronder bevonden zich verstuivers. Zodra de Fransen hun hielen hadden gelicht werden die in de motor geplaatst en de ***Hudson*** was weer voor vertrek gereed. Buiten op zee lagen twee Engelse kruisers. Eén daarvan vaardigde een sloep naar Dakar af met aan boord een marineofficier, die langszij de ***Hudson*** afmeerde. Met hem werd afgesproken dat de sleepboot nog voor zonsopgang zou proberen Dakar te verlaten. Hoewel er een versperringsnet was gespannen, dat even oponthoud gaf, lukt het de ***Hudson*** te ontsnappen. Eenmaal op zee werd overleg gepleegd via de radio met de Engelsen, die het advies gaven naar Freetown te varen. Via Lagos kwam de sleper daar op 22 juli aan. De ***Hudson*** kwam in dienst van het Britse Ministry of Shipping en werd grijs geschilderd zodat de aanduiding aan stuur- en bakboord op de romp “Hudson - Holland” niet meer te lezen was.



het slagschip Resolution

In dit bestek zullen we slechts twee bijzondere verrichtingen van de ***Hudson*** beschrijven, maar de bemanning van de sleper heeft veel meer betekend in die donkere periode 1940-1945. Allereerst willen we melden dat er in september 1940 van geallieerde zijde een poging zou worden gedaan de belangrijke havenstad Dakar weer onder “vrij Frans” bewind te plaatsen. Bij die actie was de generaal De Gaulle betrokken. Behalve een vloot van geallieerde oorlogsschepen waren er Vichy-gezinde Fransen bij de vijandelijkheden betrokken waarbij over en weer grote schade werd aangericht en 100 bemanningsleden verloren het leven. Behalve de Franse ***Richelieu*** onder Vichy-commando, het Engelse vliegdekschip ***Ark Royal*** (zie ook de belevenissen van de ***Thames***) en het slagschip ***Resolution*** waren er meer dan tien andere marinevaartuigen bij de strijd betrokken, waaronder onderzeeboten. Een van de belangrijkste eenheden was de ***Resolution***, die over 38 cm-granaten beschikte. Door treffers van de Vichy gezinde Franse oorlogsschepen werd het slagschip echter zwaar beschadigd, met name door een van de torpedo’s afgevuurd door de Franse onderzeeboot ***Beveziers***.

Door de geallieerden werd besloten de operatie af te breken en zich naar Freetown terug te trekken. Dakar bleef Vichy-Frans. De bemanning van de ***Resolution*** had het zwaar want het schip maakte ernstige slagzij en was kopzwaar. Het gevolg was dat er maar weinig voortgang werd gemaakt. Men zette alle 38-cm granaten overboord teneinde het schip lichter te maken en voor zinken te behoeden. Dit was het moment dat de ***Hudson*** in beeld kwam. De haven-commandant van Freetown, die op de hoogte was van het verloop van de strijd, kwam bij Ome Ben aan boord. Die besloot een poging te wagen het schip te hulp te komen. Na 48 uur varen bereikte de ***Hudson*** de ***Resolution***. Eigenlijk hadden de geallieerden al besloten het slagschip maar aan de elementen prijs te geven, want het weer was aanzienlijk verslechterd. Kapitein Weltevreden was het daarmee niet eens en toen het weer wat opklaarde werd vastgemaakt en zette hij koers richting Freetown. Om een langer verhaal in te korten: het slagschip bereikte samen met de ***Hudson*** en de eveneens te hulp geschoten ***Donau*** onder kapitein J. Penning veilig Freetown.
Beide gezagvoerders kregen uit erkentelijkheid een zgn. ‘kanonstop’ van de ***Resolution***, waarvan er één in het sleepvaartmuseum te zien is.

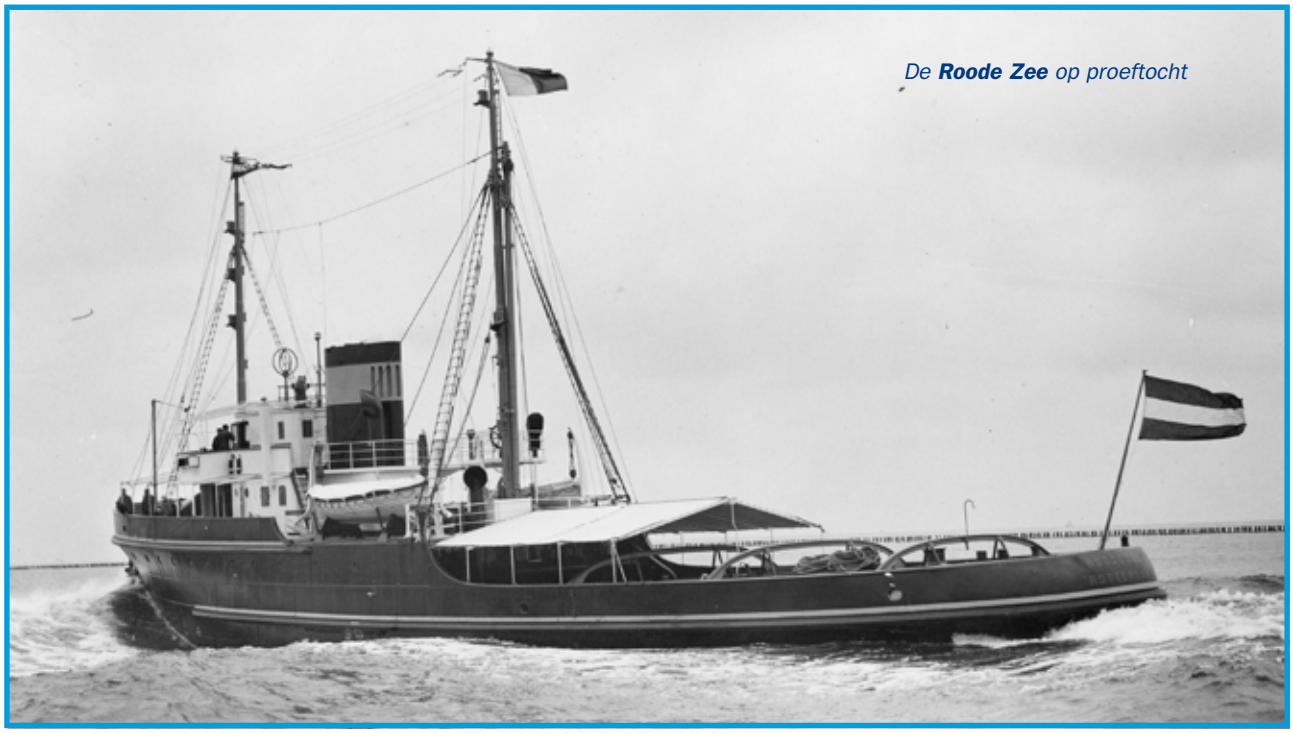


*De brandende **Fort Confidence** in Algiers*

Een tweede opmerkelijke actie van de mannen van de ***Hudson*** betreft het in 1943 verslepen van het munitieschip ***Fort Confidence***. De Nederlandse zeesleper (weliswaar geafficheerd met een motorvermogen van 900 pk, maar in feite met een vermogen van rond de 600 pk) was toentertijd gestationeerd in Algiers. Deze stad was ingenomen door de geallieerden en de haven werd gebruikt om de troepen te bevoorraden. Een Duits vliegtuig slaagde er in de ***Fort Confidence***, geladen met duizenden tonnen springstof, te beschieten waardoor er op 16 juli 1943 om 15.15 uur brand uitbrak op het schip. Aangezien de andere schepen, waaronder een hospitaalschip, bij een eventuele grote ontploffing ernstig gevaar liepen hield de ***Hudson*** zich aanvankelijk bezig met het verhalen van de schepen die het dichtst in de buurt van het munitieschip lagen. Vervolgens kwam het fel brandende munitieschip aan de beurt.
Dat bleek verre van eenvoudig. Twee bemanningsleden sprongen over op het schip waarop steeds explosies plaats vonden. Zij slaagden er in drie trossen vast te maken, maar die brandden alle na korte tijd door.
De torpedobootjager ***Paladin*** lukte het een staaldraad aan de ankerketting van de ***Fort Confidence*** vast te maken en op haar beurt maakte de ***Hudson*** vast aan de ***Paladin***. Beide trossen braken. Een Engelse sleepboot, de ***Empire Fred***, deed eveneens een vergeefse poging maar werd door het brandende schip meegesleept en moest tenslotte ook de tros kappen. Om 18.15 uur lukte het de Hudson-mannen een loshangende tros vast te maken, maar die draaide in de schroef. Enkele mannen gingen overboord en slaagden er in de schroef weer vrij te maken. Om 18.30 uur had de ***Hudson*** weer een sleepverbinding met de ‘brandende bom’.
Kapitein Weltevreden lukte het tenslotte de ***Fort Confidence*** enkele mijlen buiten de haven van Algiers te slepen en om 19.30 uur werd daar de sleepverbinding losgemaakt, waarna de ***Hudson*** behoorlijk beschadigd door rondvliegende granaatscherven naar de haven terug voer, waar ze om 19.40 uur aankwam.
Twintig minuten later explodeerde de ***Fort Confidence*** volledig. Een ramp voor Algiers was afgewend. Ome Ben werd later voor de prestatie door hem en zijn bemanning verricht onderscheiden als “Member of the British Empire”.
De ***Hudson*** bestaat nog steeds. Ze ligt, nadat ze een poos als fabriek voor schilferijs diende te Stellendam, bij het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis. Het is een vreemde ervaring daar op de nauwe brug te staan terwijl men zich realiseert dat Ome Ben meer dan 75 jaar geleden daar ook heeft gestaan. Helaas heeft het schip geen motor meer en is het dek in een wat precaire toestand. Scheepvaartliefhebbers zijn van mening dat de ***Hudson*** niet alsnog ten prooi mag vallen aan de slopershamer, sterker nog: Men vindt dat er een motor ingebouwd moet worden, al zal dat geen originele Burmeister en Wain meer zijn. Het bestuur van het sleepvaartmuseum wenst de mannen die de ***Hudson*** onderhouden alle succes toe met dit streven.



kapitein B.C. Weltevreden



*De **Roode Zee** op proeftocht*

De ondergang van de Roode Zee

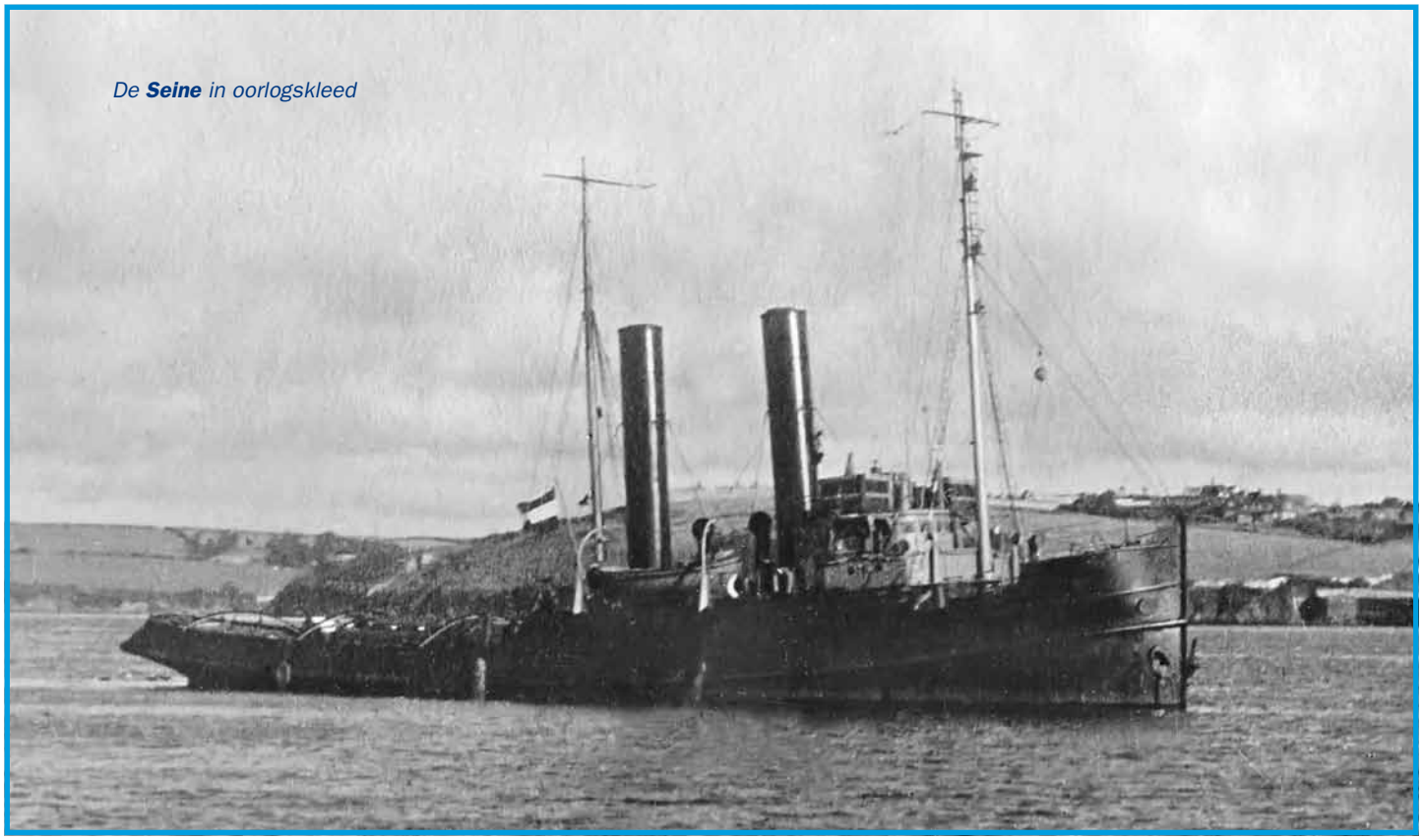
Niet voor iedere sleepboot van Smit liep de oorlogsperiode goed af. Samen met een vloot van andere slepers werd de ***Roode Zee*** van het bouwjaar 1938 ingezet om Phoenix-caissons voor de komende invasie, die de codenamen Mulberry en Gooseberry hadden gekregen, naar Zuid-Engelse havens en stranden te verslepen. De bemanning van de ***Roode Zee*** had tot 1944 gedurende de oorlogsperiode vanuit het betrekkelijk rustige Caraïbische gebied karweien opgeknapt. Het was op hun uitdrukkelijke verzoek dat het schip naar Engeland werd gedirigeerd om mee te doen aan de voorbereidingen voor de invasie. Samen met de van oorsprong Amerikaanse sleper ***Lariat***, elk met een caisson op sleeptouw, voeren de twee op 24 april 1944 richting Dungeness.

Het tragische lot wil dat de Nederlandse sleepboot die dag werd getorpedeerd door een Duitse Schnellboot onverwacht opdoemend vanuit de Engelse kust. De afgevuurde Duitse torpedo trof de ***Roode Zee*** in de bunker. Een enorme ontploffing volgde en letterlijk binnen enkele seconden was het schip onder de oppervlakte verdwenen. De bemanning had geen schijn van kans dit te overleven. Dat de gebeurtenissen zich echt binnen enkele seconden afspeelden weten we dankzij een opvarende van de ***Lariat*** die toen 16 jaar was en alles heeft gezien. Hij bezocht ooit op gevorderde leeftijd het sleepvaartmuseum en vertelde bovendien dat de ***Roode Zee*** voer met een geheel zwarte schoorsteen. Op de plek des onheils kwamen slechts nylon kousen en schoenen in verpakking boven drijven die door bemanningsleden alvast waren aangekocht om na de oorlog aan hun familie cadeau te doen.
Een Maassluise dominee belastte zich met de zware plicht om het droeve nieuws aan de families van de omgekomenen thuis mee te delen.

Opgemerkt moet worden dat er fondsen zowel in algemene zin als van de rederijen waren die voorzagen in financiële steun aan de families van hen die op geallieerde sleepboten voeren. In dit verband moeten de zgn. Zeemanspot en het Prinses Margrietfonds worden genoemd.



*De bemanning van de **Hms. Lariat** was ooggetuige van de ondergang van de **Roode Zee***



*De **Seine** in oorlogskleed*

Deelname aan de invasie

De voorbereidingen voor de invasie gingen zonder oponthoud verder. Het aantal Phoenix-caissons dat werd gebouwd bedroeg 212, waarvan daadwerkelijk voor de Mulberry havens er 147 werden gebruikt. In totaal 132 sleepboten waren bij de operatie Overlord, de codenaam van de invasie, betrokken. Daarvan waren er zeven Nederlands, ressorterend onder de Rescue Tug Section van de Admiralty en vier onder het Ministry of War Transport.
Om precies te zijn ging het om de slepers: ***Schelde*** (kapt. A.J. Vlielander), ***Antic*** (kapt. A. Slijp), ***Amsterdam*** (kapt. M. de Koe), ***Dexterous*** (kapt. J. Kalkman), ***Goliath*** (kapt. C. Heykoop), ***Thames*** (kapt. B. 't Hart), ***Zwarte Zee*** (kapt. T. Vet), ***Donau*** (kapt. J. Penning), ***Ebro*** (kapt. L. Jansma), ***Seine*** (kapt. M. Becker) en ***Hudson*** (kapt. B.C. Weltevreden = Ome Ben).
Opgemerkt moet worden dat er nóg een kapitein B.C. Weltevrede(zonder n) was. Hij had aan het begin van de oorlog het bevel over de ***Witte Zee*** (bouwjaar 1914). Deze sleper strandde op 12 november 1940 bij het Ierse Overton Mere. Alle bemanningsleden werden gered. Het ongelukkige voorval werd toegeschreven aan een ondeugdelijk kompas. Kapitein Weltevrede kreeg later gedurende korte tijd het bevel over de van oorsprong Belgische sleepboot ***Goliath***.



*De **Antic** met kapitein A. Slijp*

Al eerder werd gemeld dat de Engelse sleepboot ***Dexterous*** in 1943 onder Nederlandse vlag werd gebracht.
Als gezagvoerder werd kapitein J. Kalkman benoemd. Hetzelfde gebeurde ongeveer te zelfder tijd met zusterschip ***Antic*** waar kapitein A. Slijp de bevelvoerder werd. Van de deelnemende kleinere sleepboten aan de invasie was trouwens een aanzienlijk deel nog nooit op zee geweest. De zgn. TID-boten waren eigenlijk slechts geschikt voor de binnenvaart. Ze hebben alle een belangrijke bijdrage aan onze bevrijding geleverd. Daarbij mag niet vergeten worden dat de bemanningen van de ***Noordzee***, ***Roode Zee*** en ***Lauwerzee*** hun leven hebben verloren. Hun offer was niet vergeefs.

Hoe liep het met de slepers van andere rederijen dan die van Smit?

Bureau Wijsmuller had in de jaren dertig van de vorige eeuw een achterstand in ontwikkeling opgelopen, veroorzaakt door het vroegtijdig overlijden van de oprichter, Joh. F. Wijsmuller. Door het vergaan van de ***Drente*** in 1935 bij een vergeefse poging de vrachtvaarder ***Kerkplein*** te behoeden voor stranding ontstond er behoefte aan een nieuwe sleper die zowel voor de Koninklijke Marine als Wijsmuller goede diensten zou kunnen bewijzen. Dat werd de ***Amsterdam***. Omdat er veel partijen bij het ontwerp betrokken waren werd de uitwerking van de plannen een compromis dat achteraf niet erg gelukkig was. Zo kreeg het schip een wat ouderwetse stoommachine als voortstuwingsunit.



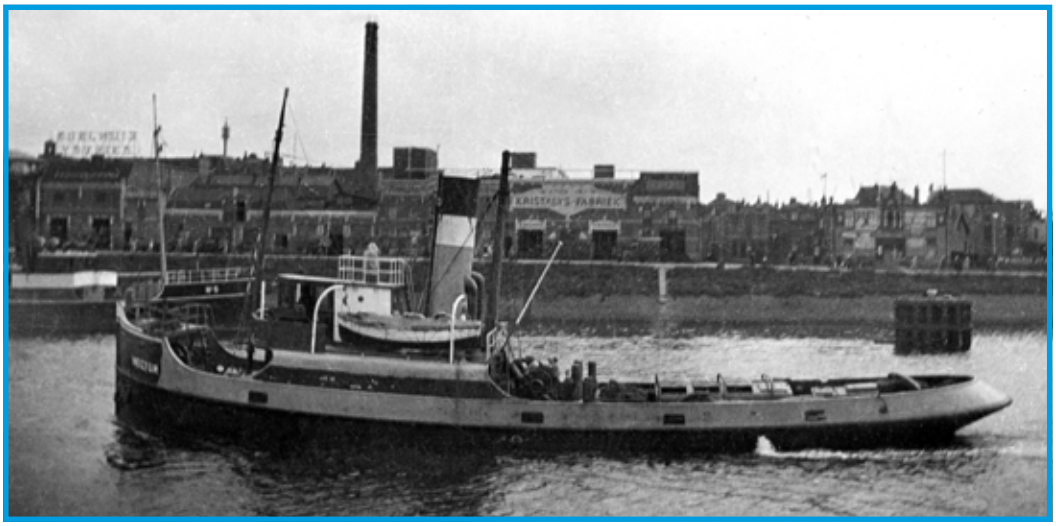
*De **Amsterdam in** twee gedaanten: net voor de oorlog ...*

Nog zo goed als nieuw werd de ***Amsterdam*** in augustus 1939 gevorderd en in Den Helder verbouwd tot bewakingsvaartuig. Er kwam bewapening aan boord met o.a. een 12-cm kanon op het achterschip, hetgeen best stevig werd genoemd. Op 21 augustus werd het schip als ***Hms BV 3*** in dienst gesteld. Nog voor de oorlog uitbrak kreeg de sleepboot te maken met een ongelukkig voorval. In de havenmond van IJmuiden kwam op 6 maart 1940 de ***BV 3*** in aanvaring met de Nederlandse onderzeeboot ***Hms O 11***. Drie bemanningsleden van de onderzeeër kwamen om het leven. Om begrijpelijke redenen week het bewakingsvaartuig op 14 mei 1940 uit naar Engeland, waar ze in Portsmouth aanmeerde. Met de ***BV 45*** en de ***BV 42*** (vissersschepen) op sleeptouw verhaalde het schip twee dagen later naar Spithead, eveneens in Zuid-Engeland. Daar werd de ***BV 3*** weer terugverbouwd tot sleepboot. Zo werd de bewapening verwijderd en de sleepbogen werden teruggeplaatst. Onder gezag van kapitein Maarten de Koe kwam het schip als ***Amsterdam*** in dienst bij de Rescue Tug Section van de Royal Navy. De sleper heeft vrijwel de hele oorlog rondom het Verenigd Koninkrijk belangrijk sleepwerk verricht, waarbij 150.000 ton aan scheepsruimte werd geborgen. In vergelijking met het tonnage door andere slepers veilig binnengebracht zijn de verrichtingen van de ***Amsterdam*** van grote betekenis geweest. Op 8 augustus 1945 keerde de sleepboot terug in IJmuiden.



... en bij thuiskomst nadien

Van de overige vijf slepers die thuis hoorden in IJmuiden ontsnapte er maar één. Dat was de ***Hector***, een stoomsleper voor haven- en kustwerk uit 1921, die met een aantal mensen op 14 mei 1940 de oversteek naar Engeland maakte. Er was maar één man van de oorspronkelijke bemanning aan boord. De overigen waren de directeur van de Helderse zeevaartschool en officieren van de landmacht en de marine. Halverwege de reis was er een ontmoeting met de Engelse torpedobootjager ***Vivacious***, die het overgrote deel van de mensen van de ***Hector*** overnam. Eigenlijk was het de bedoeling de sleepboot tot zinken te brengen, maar het indringende protest van machinist Teun de Roeper vond gehoor. Het schip werd losgegooid en dreef weg. Op 16 mei werd de ***Hector*** midden op de Noordzee nog steeds stuurloos ronddrijvend aangetroffen door een Engelse torpedobootjager, die haar op sleeptouw nam naar Engeland. De sleepboot heeft daarna de hele oorlogsperiode vanuit Engeland uiterst nuttig werk verricht.

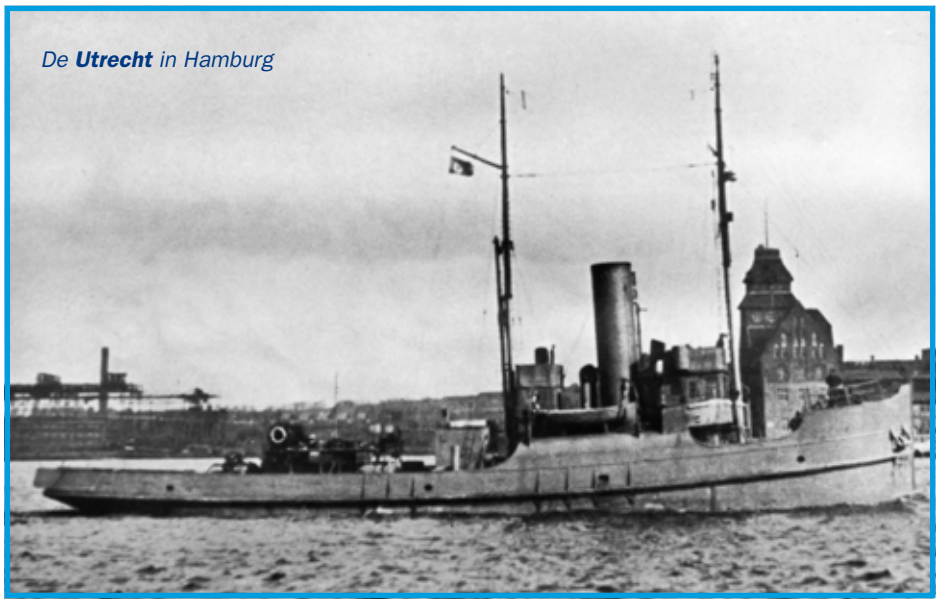


*De **Hector** was bijna verloren*

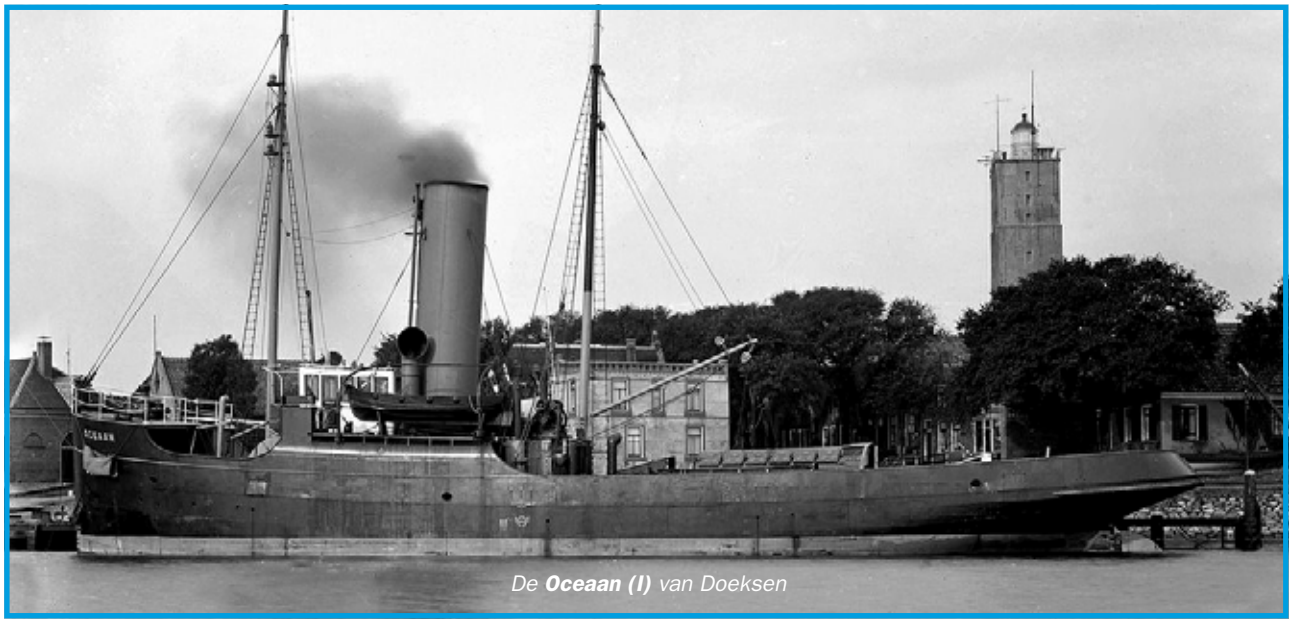
Met Wijsmullers ***Utrecht*** liep het slechter af. Op 6 november 1940 werd de uit 1919 daterende stoomsleper in beslag genomen. Grijs geschilderd moest het voor de bezetter gaan varen, aanvankelijk als ***LAZ 33***. Later kreeg het de aanduiding ***VS 201*** als kenteken. Op 12 juni 1944 liep ze in de Pommerse Bocht op een mijn, met fataal gevolg. Op 4 juli van hetzelfde jaar werd het schip nog gelicht, maar reparatie bleek niet meer mogelijk. De sloper kwam er aan te pas.
De havensleepboot ***Atjeh*** van de Mij. Nederland was in de meidagen betrokken bij het afzinken tussen de pieren van IJmuiden van de mailstomer van dezelfde rederij, de ***Jan Pieterszoon Coen***. Het bejaarde passagiersschip, ooit vlaggenschip van de maatschappij, zou de toegang tot het Noordzeekanaal blokkeren. Ook de ***Atjeh*** met Nederlands en Engels marinepersoneel aan boord werd min of meer gedwongen naar Engeland te koersen. En passant werd onderweg nog de reddingboot ***Zeemanshoop***, met 48 Joodse vluchtelingen aan dek op sleeptouw genomen, omdat het vaartuig motorstoring had. Dankzij de kalme zee is de reis gelukt. Ook deze bescheiden sleper heeft zich de hele oorlog in Engelse wateren verdienstelijk gemaakt.

‘Gebruik’ door de bezetter

Bij alle inspanningen van de geallieerden moeten we niet vergeten dat een aantal sleepboten in Nederland achter bleef, waar door de Duitse autoriteiten graag gebruik van werd gemaakt. Kort voor het uitbreken van de oorlog lag de haven van Maassluis nog vol met sleepboten. Een plaatselijke fotograaf heeft toen, waarschijnlijk in het besef dat het voor sommige van de slepers wel eens de laatste keer zou kunnen zijn dat ze in de thuishaven te zien waren, al wandelend langs de Buitenhaven, een hoeveelheid interessante foto’s gemaakt. Enkele van deze foto’s zijn in de tentoonstelling opgenomen. Later was daar foto’s maken niet meer mogelijk want de kades langs de haven werden verboden gebied.



*De **Utrecht** in Hamburg*

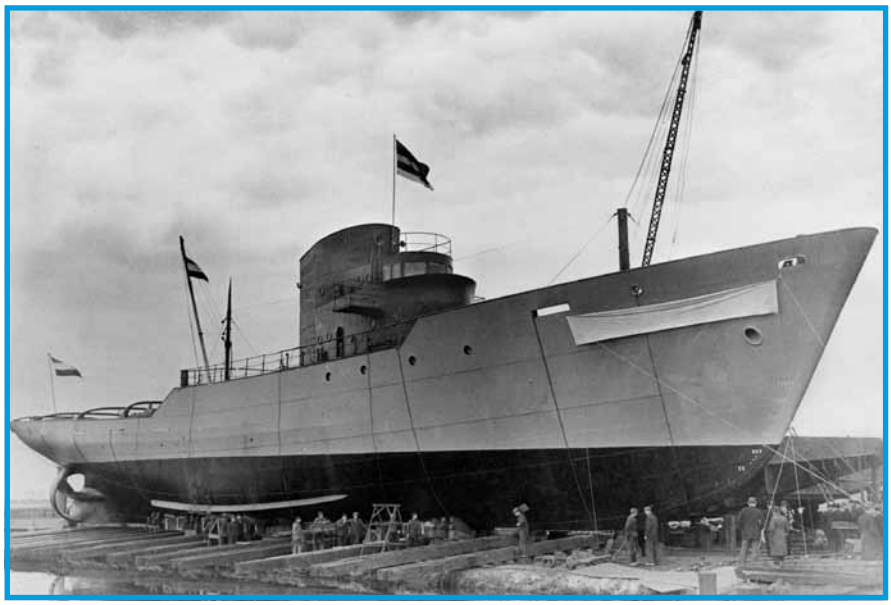


*De **Oceaan (I)** van Doeksen*

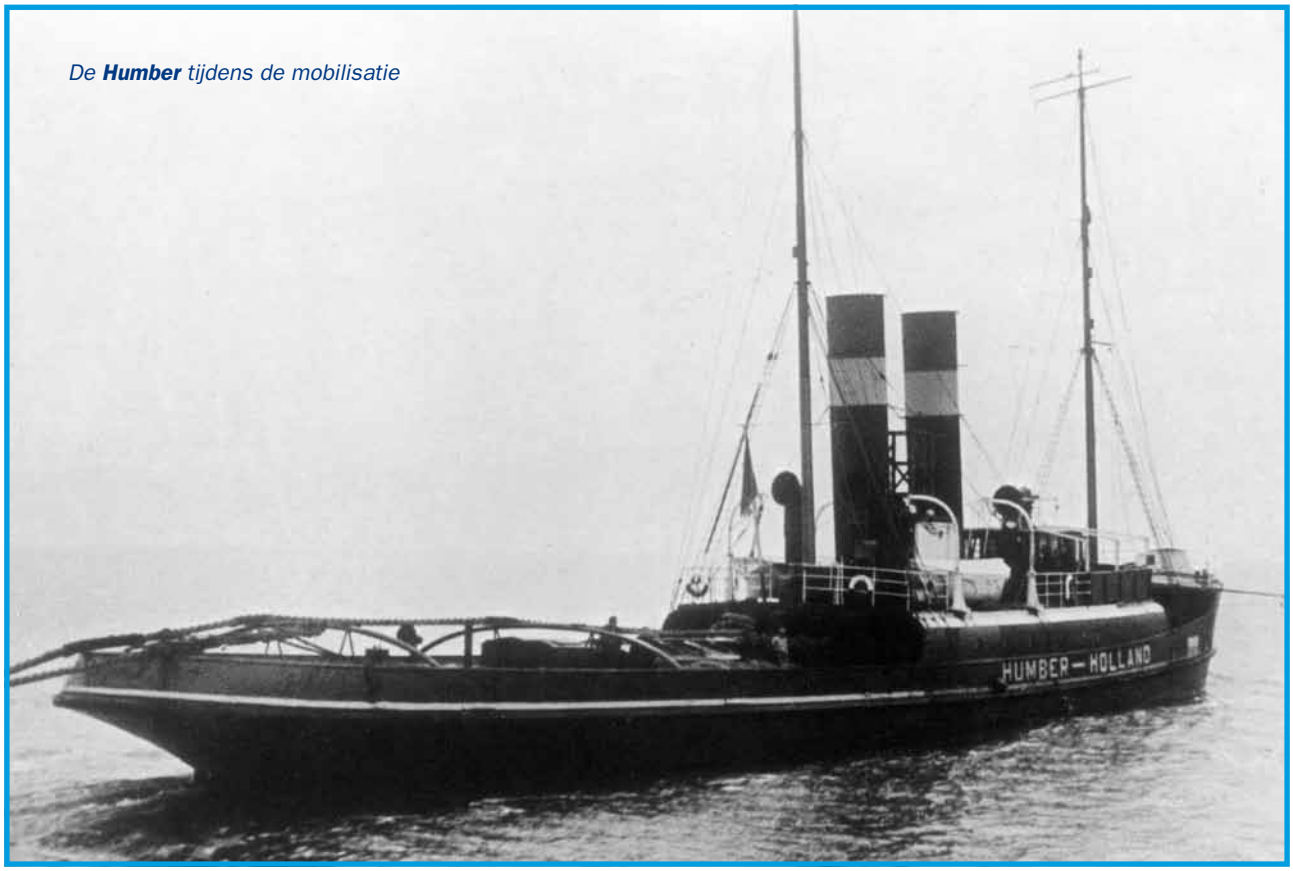
Doeksen, Terschelling

We blijven nog even in mei 1940. Ook op de Waddeneilanden was men zich ervan bewust dat de Oosterburen belangstelling zouden hebben voor de sleepboten die daar in de omgeving dienst deden. Zo was er de ***Oceaan*** van G. Doeksen en Zonen op Terschelling, een stoomsleper uit 1916 gebouwd bij de werf Gusto te Schiedam en aangekocht door de rederij in 1928, die zonder twijfel in beslag zou worden genomen. De nog als ***BV 4*** varende sleper werd door de eigen bemanning in het Boschgat tussen Terschelling en Ameland aan de grond gezet. Het schip werd een prooi van de elementen en verdween spoedig in het zand. Merkwaardig genoeg is er al na een paar jaar niets meer van teruggevonden.

De ***Holland (I)*** van Doeksen deed in de meidagen van 1940 dienst als ***BV 2***. Door de bezetter werd ze bijna als vanzelfsprekend tot oorlogsbuit verklaard. In januari 1941 werd het schip ingedeeld bij het Bergungsschiffe Verband als ***BS III***, waarna ze nog drie maal van kenteken veranderde, laatst als ***BS 3***. Er zouden zelfs in de oorlog Smit-kapiteins op het schip hebben gevaren. Daar is verder niets over bekend. In mei 1945 werd deze ***Holland*** in het Kaiser Wilhelmkanaal teruggevonden en zwaar beschadigd naar Terschelling overgebracht. Reparatie was gezien haar toestand geen optie. Er restte niets anders dan de sloper.
Niet veel beter verging het de splinternieuwe ***Holland (II)*** die begin 1940 in aanbouw was. Het ontwerp van deze sleepboot mag gerust gedurfd worden genoemd. Het schip was uiterst rank en met 4000 pk zou het de aanzienlijke snelheid van 18,5 mijl kunnen ontwikkelen. De afbouw van de fraaie sleper, door Doeksen zelf ontworpen, werd zoveel mogelijk vertraagd. De motor zou uit Zwitserland moeten komen en de Zwitsers werd gevraagd daar niet al te veel haast mee te maken.
Op een gegeven moment werd het de bezetter te gortig en nam die zelf het heft in handen bij de afbouw. In april 1942 werd het vaartuig in beslag genomen en bij de Kriegsmarine ingedeeld.
Eenmaal afgebouwd werd de sleepboot in camouflagekleuren geschilderd.
Dat heeft niet veel geholpen want bij een bergingspoging in de Kjögebucht bij Kopenhagen liep het schip op 29 april 1943 waarschijnlijk op een mijn en zonk.
Of er ooit een bergingspoging werd ondernomen is onbekend.



*De **Holland** die nooit voor Doeksen voer*



*De **Humber** tijdens de mobilisatie*

Verdere lotgevallen in beslag genomen slepers

De in mei 1940 in verschillende Nederlandse havens verblijvende sleepboten waren daar om uiteenlopende redenen. Sommige waren juist in die cruciale tijd in onderhoud of reparatie, andere waren in aanbouw of deden dienst als bewakingsvaartuig. Zo was de ***Ganges*** in Stavenisse, de ***Blankenburg*** in Hellevoetsluis en de ***Oostzee*** in Zierikzee.

Smits ***Humber***, in 1907 gebouwd voor de fa. ZurMühlen als ***Atlas***, viel in handen van de Duitsers omdat ze in mei 1940 in onderhoud was. In eerste instantie werd ze van maart 1941 tot februari 1942 ingedeeld bij de Luftwaffe (!). Ook kreeg zij camouflagekleuren op de romp en bovenbouw geschilderd. Deel uitmakend van de Kriegsmarine onder de naam ***BS XII*** werd ze op 2 april 1945 nabij Kiel tijdens een Engelse luchtaanval tot zinken gebracht. In 1946 werd het wrak gelicht. Gezien de staat van de restanten van het schip en de leeftijd van de sleper was er niets meer mee te beginnen en restte alleen de sloper.

De ***Indus*** werd op 17 mei 1940 in beslag genomen te Vlissingen en als ***LAZ 11*** in het Lazarett Verband opgenomen. Als ***BS IV*** kwam ze na het opheffen van de Duitse zgn. hospitaal (=Lazarett) organisatie bij het Bergungsschiffe Verband. Op 20 november 1942 werd ze al slepend op de Noordzee door Engelse bommen getroffen, waarna het schip zonk. Ter plaatse ontstond de Indusbank.

In de overtuiging dat de oorlog niet lang zou duren had L. Smit & Co al tijdens de oorlog een aantal nieuwe sleepboten besteld bij J. & K. Smit te Kinderdijk. Daaronder waren de ***Java Zee***, de ***Tyne***, de ***Witte Zee*** en de ***Poolzee***.
Deze uiterlijk vrijwel identieke slepers waren ruwweg gebaseerd op het ontwerp van de ***Hudson***, maar waren iets groter en zouden bovendien krachtiger zijn. Hoewel ook op de werf vertragingstactiek werd toegepast kwamen de sleepboten toch in het stadium van afbouw. De ***Poolzee*** werd nog met een Nederlandse vlag op 14 juni 1941 te water gelaten. Ze werd op 27 augustus van datzelfde jaar de Duitse ***BS 11*** en op 1 april 1942 ***Friesland***. Na de oorlog werd ze in Kiel teruggevonden en arriveerde in december 1945 weer in Maassluis. Reparaties namen vier maanden in beslag.



*De **Tyne** als **Marienburg***

De ***Tyne*** werd op 16 juli 1941 in beslag genomen. Pas op 7 juli 1944 werd ze met twee mitrailleurs min of meer gereed opgeleverd onder de naam ***Marienburg***. Het schip werd opgenomen in het Marine Arsenal te Gotenhafen. In 1945 na de capitulatie van Duitsland werd ze Engelse krijgsbuit verklaard en onder de naam ***Extirper*** bij het Ministerie van Scheepvaart ingeschreven. Eenmaal in Engeland bleek dat men zich in verwarring had laten brengen door de oorspronkelijke naam ***Tyne***, die zou hebben kunnen verwijzen naar een Engels schip. Dat werd recht gezet en de sleepboot werd aan Smit teruggegeven. Na op 29 september 1945 weer in Maassluis te zijn afgemeerd werden reparaties ter hand genomen. De sleper kon op 21 december weer in dienst worden gesteld.

We kunnen in het beperkte bestek van deze tentoonstellingswijzer niet volledig zijn wat betreft de door de bezetter in beslag genomen Nederlandse sleepboten. Eén mag er echter zeker niet ontbreken. Dat betreft de op 21 april 1941 te water gelaten zuster van de ***Tyne***, de ***Java Zee***. Het schip kapseisde echter enkele minuten na de tewaterlating. Dat was bepaald geen toeval want uit een brief die ver na de oorlog aan de directie van de werf werd gericht blijkt zonneklaar dat er sprake was van sabotage om de afbouw zoveel mogelijk te vertragen. Dat werd al door velen vermoed.

*De **Java Zee** kapseizend*



Door de bok ***Titan*** werd het casco rechtop gezet en langs de kade gemeerd. Drie maanden later werd het schip in beslag genomen en afgebouwd als ***Ortelsburg***.
Op 1 september 1943 verdween ze bij de werf zonder enig ceremonieel. Nog één keer zou de sleper de publiciteit halen. Het luxe passagiersschip ***Baloeran*** van de Rotterdamsche Lloyd (bouwjaar 1930) was vanwege de dreigende oorlog in 1940 opgelegd te Rotterdam. Op 11 mei 1941 werd het fraaie schip door de bezetter in beslag genomen en verbouwd tot hospitaalschip. Ze kreeg toen de naam ***Strassburg*** en voer regelmatig tussen Rotterdam en de Oostzeehavens. In 1943 had het schip haar status als hospitaalschip verloren omdat het voor allerhande andere doeleinden werd gebruikt. Op 1 september 1943 liep het schip bij Wijk aan Zee op een mijn. Ze werd om zinken te voorkomen ter plekke op een zandbank gezet. De ***Ortelsburg*** ex-***Java Zee*** werd door Duitsland ingezet om te kijken wat er nog te redden viel. Van de situatie met de sleepboot langszij het passagiersschip is toen, kennelijk stiekem, een foto gemaakt. De fotograaf is nooit achterhaald, ondanks oproepen in tijdschriften.



*De **Strassburg** bij Wijk aan Zee*

Meer foto's van de ***Ortelsburg*** zijn niet bekend. Met de ***Strassburg*** is het verkeerd afgelopen. Het schip werd door de Engelsen zowel gebombardeerd als getorpedeerd, waardoor het in twee stukken brak. Door vissers uit de buurt zijn nog wel voorwerpen en leeftocht als bijvoorbeeld boter van het schip gehaald, maar verder is de voormalige ***Baloeran*** door de zee verzwolgen. Het schijnt dat er bij laag water nog restanten van het schip te vinden zijn.

We meldden het al: De ***Oostzee*** van Smit was op 17 mei 1940 in Zierikzee als ***BV 40***. Voor de bezetter werd ze aanvankelijk ingezet als ***LAZ 12*** maar dat was van korte duur. Van de lotgevallen van de sleper is nadien weinig bekend, maar zeker is dat zij op 27 maart 1944 bij het Duitse eiland Wangeroog op een mijn liep en verging. Ook de ***Maas*** van 1931 werd in beslag genomen en als ***LAZ 44*** aanvankelijk in het Lazarett Verband ingedeeld.
Daarna kwam ze bij de Zeereddingsdienst om tenslotte bij de Kriegsmarine te belanden als ***VS 402***. Ze werd na de oorlog teruggegeven aan Smit.

Ook sleepboten van Piet Smit, waaronder de ***Italië***, de ***Java***, de ***Spitsbergen***, de ***Borneo*** en de ***Siberië***, werden door de bezetter in beslag genomen. Een enkele, zoals de ***Java***, is gedurende de oorlog gezonken, maar gelicht en weer in gebruik genomen. Ze werden alle aan de rederij Piet Smit teruggeven, al had dat soms best wat voeten in de aarde. De ***Spitsbergen*** werd bijvoorbeeld in de Noorse havenstad Trondheim als ***Spitzbergen*** teruggevonden.
Over de ***Siberië*** kan nog worden opgemerkt dat ze niet voortdurend in Duitse dienst was. Zo nu en dan deed ze dienst als 'gewone' havensleper. Naast andere sleepboten van Piet Smit werd de ***Siberië*** in 1944 door de bemanning in de Biesbosch verstopt. Dat viel niet goed bij de Duitsers. Die dreigden de directie van de rederij te fusilleren als het schip niet binnen de kortste keren weer in Rotterdam zou verschijnen. Dat risico werd niet genomen en 's nachts werd de sleepboot, toen met 600 pk nog de sterkste havensleper in Rotterdam, weer in Rotterdam gesignaleerd, afgemeerd met één trosje.



Antoinette W. Goedkoop



*De "**Annie**" bij terugkomst*

Een rederij die materieel zwaar werd getroffen was de Reederij Goedkoop uit Amsterdam. De zo goed als nieuwe ***Antoinette W. Goedkoop*** werd in 1941 als ***BS 7*** ingelijfd bij de Kriegsmarine. Het schip was een havensleepboot maar de Kriegsmarine wilde haar ook gebruiken voor kustreizen. Daartoe werd de voorsteven verhoogd en dat gebeurde in Maassluis. Het mocht niet baten. Op 8 augustus 1944 zonk het schip ter hoogte van Scheveningen bij een poging een Duits schip vlot te trekken. Het vaartuig werd nimmer gelicht.

De ***Annie Goedkoop*** (ook bekend als de ***Annie 2***) en de ***Elizabeth Goedkoop*** werden beide op 14 mei 1940 door hun bemanningen in de Vissershaven van IJmuiden tot zinken gebracht. Dat bleek achteraf weinig zinvol want de twee slepers werden gelicht en in het Bergungschiffe Verband ondergebracht. Beide sleepboten hebben de hele oorlogsperiode voor de bezetter dienst gedaan, zij het dat de '***Annie***' op 16 maart 1945 in het Nieuwediep andermaal zonk. Op 26 oktober van datzelfde jaar werd ze door de Koninklijke Marine (Nederland was inmiddels bevrijd) gelicht en drie dagen later ter reparatie naar Amsterdam gesleept. Evenals de '***Elizabeth***' kon ze spoedig weer door de rederij in gebruik worden genomen.

De ***Maria Henriëtte Goedkoop*** werd in 1941 in beslag genomen. Na de oorlog werd ze in Kiel teruggevonden en naar Nederland overgebracht. Ook dit schip kon worden gerepareerd. De ***Wilhelmina Goedkoop*** werd pas in 1944 in beslag genomen. Dit schip werd na de oorlog in Kopenhagen teruggevonden en moest uiteraard ook gerepareerd worden voordat ze weer in het Amsterdamse dienst kon gaan doen. De ***Pieter Dzn. Goedkoop*** en de ***Ika Goedkoop*** werden resp. in 1941 en 1944 in beslag genomen. Beide konden na de oorlog ook hun plaats in de vloot weer innemen. Dat gebeurde niet met de ***Daniël Goedkoop*** die in 1944 naar de Oostzee werd afgevoerd en waarvan nooit meer iets werd vernomen. Ze zal daar zijn gezonken.

De lotgevallen van Nederlands grootste sleepvaartrederij in de jaren veertig

Nederlands grootste sleepvaartrederij bevond zich buiten de grenzen van ons land. Het gaat hier om de Nederlands-Indische Steenkolen Handel Maatschappij, kortweg de NISHM, met een hoofdkantoor in Batavia, het tegenwoordige Djakarta. Het aantal sleepboten overtrof aan het begin van de oorlog dat van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. Niet minder dan 19 sleepboten deden toen voor de rederij dienst in Nederlandsch-Indië. Bovendien was er nog één eenheid in aanbouw. Twee slepers waren in 1942, toen in de archipel de oorlog uitbrak, zo goed als nieuw. Dat waren de ***Rolf (II)*** en de ***Gina*** die in 1938 in Nederland waren gebouwd. Toen de Japanse bezetter daadwerkelijk Indië binnen viel werden vele van de NISHM-slepers door eigen bemanningen tot zinken gebracht.
Dat gebeurde met de ***Daan***, de ***De Jongh***, de ***Flip***, de ***Gina***, de ***Hector***, de ***Kraus***, de ***Paul***, de ***Rolf*** en de ***Teddy***.
Geen halve maatregelen dus. Bovendien werden de ***Gerrit***, de ***Nolly***, de ***Jules*** en de ***Tata*** door de eigen bemanningen in brand gestoken. De meeste werden door de Japanners gelicht en onder Japanse namen weer in de vaart gebracht. Stoomsleepboten zijn relatief eenvoudiger te repareren dan motorslepers. In Japanse dienst ging een aantal eenheden alsnog verloren, om precies te zijn 12 sleepboten. Slechts 6 slepers konden na de oorlog weer worden hersteld.

Waren er nog meer sleepboten met een Nederlandse achtergrond in het toenmalige Nederlandsch Indië?
Er waren er nog zeker drie en ze behoorden toe aan de Zout-regie in Oost-Java. De ***Soemenep*** was in feite een uit 1931 daterende marine-sleepboot, die aan het begin van de oorlog door eigen bemanning tot zinken werd gebracht . Door de Japanners werd ze gelicht en hersteld. Na de capitulatie werd ze teruggevonden en weer in dienst gesteld van de Koninklijke Marine. Van de twee andere, de ***Overijsel*** (eerder van Wijsmuller) en de ***Maras*** is weinig meer bekend dan dat ze in maart 1942 te Soerabaja tot zinken werden gebracht. In 1948 wordt nog wel gemeld dat van de eerstgenoemde 'afstand werd gedaan'.



De vooroorlogse vloot van de NISHM

Uit de eerste pagina's van dit verslag mag duidelijk zijn dat de sleepboten die aan het begin van de oorlog buitengaats waren een overvloed aan werk hebben verricht, werk dat gevaarlijk, soms zenuwslopend en dat in hoge mate heeft bijgedragen aan de overwinning op Nazi-Duitsland en dus aan onze bevrijding. Drie sleepboten, de ***Roode Zee***, de ***Lauwerzee*** en de ***Noordzee*** gingen met vrijwel de complete bemanning ten onder.
Zij zijn de eersten die het verdienen onder de aandacht te worden gebracht omdat zij het hoogste offer moesten brengen voor de bevrijding. Plaquettes in het Nationaal Sleepvaart Museum, maar zeker ook het monument "De Boeg" in Rotterdam houden de herinnering aan hen die op sleepboten en andere schepen de oorlog helaas niet overleefden levend. Gedenk ook de loodsen, aanwezig op de ***Loodsboot nr. 19A***, die bij de Botlek op een mijn liep.
Denk aan de talloze mannen die op koopvaardijschepen ten onder gingen. De oorlog op zee betekende een vernietigende, traumatiserende periode voor alle opvarenden.

De houding van de zeelieden die in 1940 in ons land achterbleven, de zeelieden die in 1942 in het toenmalige Nederlandsch-Indië maatregelen namen tegen de Japanse bezetter, de werfdirecties in het Noorden van ons land en in Kinderdijk, die met hun medewerkers alles in het werk stelden om de bouw van nieuwe slepers zo veel mogelijk te vertragen, de saboteurs die de ***Java Zee*** met gevaar voor eigen leven deden omslaan tijdens de tewaterlating , de mannen die de ***Siberië*** in de Biesbosch verstopten en weer terug brachten, de marinemensen aan boord van de ***Isaac Sweers***, kortom: Velen hebben op enigerlei wijze bijgedragen tot de bevrijding van ons land en dat hebben de samenstellers van de tentoonstelling willen uitdragen.