

De omzwervingen van het stoomschip *Arundo*

Levensloop en ondergang van een Nederlands koopvaardijchip

■ S ■ m ■ n
■udentn ■■■■■■
■ n B ■ andts ■ ■ 14
■ 2562 GK ■ ■ n H ■ g
■ ■ ■ 06 ■ 14401581
■ mail paulselm■■■■■.com

■ Master werkstuk
Treasures of the Sea
Dr. A.M.C. van Dissel &
Drs. M.R. Manders
Opleiding Geschiedenis
Universiteit Leiden
6 januari 2016

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Hoofdstuk 1 De doorbroken koers	6
Hoofdstuk 2 De laatste dag	13
Hoofdstuk 3 Restanten en herinneringen	17
Conclusie	22
Bibliografie	24

Inleiding

De aandacht voor historische gebeurtenissen op zee is oneerlijk verdeeld. In de ochtend van 27 mei 1941 werd het gigantische Duitse slagschip *Bismarck*, na een achtervolging over een groot deel van de noordwestelijke Atlantische Oceaan, door de Britse marine dusdanig beschadigd dat de bemanning gedwongen was haar tot zinken te brengen. Bij deze gebeurtenis kwamen meer dan 2000 Duitse zeelieden om het leven en de oppervlaktevloot van het Derde Rijk werd effectief uitgeschakeld voor de rest van de oorlog, ten gunste van de U-boten.¹ In de jaren die volgden heeft het verhaal van de *Bismarck* mythische proporties gekregen als symbool van de geallieerde oorlogsvoering op zee in de Tweede Wereldoorlog. Er zijn liederen en boeken over geschreven, films over gemaakt, en wie op een willekeurig moment Discovery Channel inschakelt maakt een aardige kans de *Bismarck* voorbij te zien varen. Onbekender is dat bij deze gebeurtenis ook de Nederlandse koopvaardij een rol speelde. Twee van de vele Nederlandse koopvaardij schepen die door de bezetting in Duitse handen waren gevallen, de MS *Kota Pinang* van de Rotterdamse Lloyd en de tanker *Papendrecht*, begeleidden de *Bismarck* op haar laatste reis, als verkennings- en bevoorradingschip respectievelijk. Van deze twee haalde de *Papendrecht* het einde van de oorlog, terwijl de *Kota Pinang* enkele maanden na de ondergang van de *Bismarck* tot zinken werd gebracht.²

Deze geschiedenis geeft twee zaken aan. Ten eerste het ongehoorde risico dat men liep op zee tijdens de Tweede Wereldoorlog, getuige de procentueel hoge mortaliteit en de kwetsbaarheid van zelfs de zwaarst bepantserde oorlogschepen tegen wapens als torpedo's, mijnen en dieptebommen. Ten tweede hoe makkelijk de vele aanvallen, torpederingen, verre reizen, ontberingen en zelfs totale vernietiging van schepen in de geschiedenis een voetnoot kunnen worden. Wat betreft de Nederlandse koopvaardij, het nationale element dat waarschijnlijk het meest heeft bijgedragen aan de uiteindelijke geallieerde overwinning en bevrijding van het vaderland, is het collectieve geheugen, dat altijd meer is gevoed door de bezetting en het lokale verzet, nogal onderbedeeld. Vrijwel niemand kent tegenwoordig de namen *Kota Pinang* en *Papendrecht*, ondanks hun tijdelijke dienstbaarheid aan een wereldberoemd vlaggeschip. Hoeveel zouden we dan weten over de alledaagse Nederlandse koopvaardij schepen?

Er is genoeg reden om ons te interesseren voor deze schepen en hun bemanning. Aan het begin van de oorlog werden zij, voorzover buiten de Nederlandse havens, van de ene op de andere dag afgesneden van hun thuishaven, hun vaderland en bovenal hun familie. Voor hen was dit het

1 K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog I* (2e druk; Amsterdam 1987) 322-323.

2 L.L. von Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog* (2e druk; Bussum 1979) 208-209.

begin van soms wel zes jaar onafgebroken Vaarplicht, een maatregel die al snel door de regering in ballingschap aan al het Nederlandse koopvaardijpersoneel werd opgelegd.³ In de praktijk betekende dit een helse tocht over door U-boten en vliegtuigen belegerde zeeën, in een meestal nauwelijks bewapend of gepantserd schip, geteisterd door onzekerheid over het eigen lot en dat van de achterblijvers. Een man van de koopvaardij, hoewel waarschijnlijk bovengemiddeld dapper en mentaal weerbaar, bleef toch een burger en geen militair. Zou hij willen terugschieten op de belagers van zijn schip dan waren de wapens hiervoor niet aanwezig of ontoereikend, maar als hij zich probeerde te onttrekken aan zijn verplichting was dit vergrijp wel gelijk gesteld aan desertie.⁴ Onder de grote fysieke en psychologische druk van deze omstandigheden heeft de Nederlandse koopvaardijvloot de hele oorlog geopereerd, voornamelijk onder Brits oppercommando, maar toch als onafhankelijke Nederlandse entiteit. De mannen konden onder deze druk bezwijken, ze konden staken, met elkaar vechten, smeken om brieven van thuis en soms daadwerkelijk deserteren. Wat ze vooral hebben gedaan is stoïcijns doorvaren en zo leverden ze hun bijdrage aan de eindoverwinning door het vervoer van goederen, oorlogsmaterieel en troepen.

Maar ook de schepen zelf zijn belangwekkend. Doodgewone Nederlandse vrachtschepen werden immers in oorlogsgebied ingezet. Daarbij moest worden beslist over zaken als logistiek, bewapening, de lading en de communicatie. Soms kwamen koopvaardij schepen onder vuur te liggen en moesten zich met hun beperkte middelen verdedigen. In een kleine 400 gevallen leidde dit tot het zinken van een schip, vaak met dodelijke slachtoffers. Wat dan achterbleef was een wrak op de zeebodem, de overlevenden, en de herinnering aan het schip en de doden.⁵

Het schip dat ik zal onderzoeken heeft niet de last van reputatie en mythevorming die de *Bismarck* kenmerkt. Juist de normale vrachtschepen van de koopvaardijvloot zijn het bestuderen waard, als toonbeelden van aanpassing aan een oneigenlijke oorlogssituatie. Het stoomschip *Arundo* was aan het begin van de oorlog bepaald geen modern schip, maar zeker ook niet afgeschreven. Het had een bemanning van rond de veertig man, een topsnelheid van 10 knopen en een doorsnee vrachtruim. Op de dag dat ze na torpedering door de Duitse *U-136* zonk, 28 april 1942, waarbij zes bemanningsleden het leven lieten, zou een neutrale waarnemer haar hebben kunnen aanzien voor een doodgewone Nederlandse vrachtboot, net vertrokken uit New York, niet als een onderdeel van de Battle of the Atlantic of een slachtoffer van Operatie Paukenslag. Over deze grote militaire operaties is een aanzienlijke hoeveelheid literatuur beschikbaar, evenals over de Nederlandse koopvaardijvloot in oorlogstijd, met standaardwerken zoals van Bezemer en Von Münching. Hier wil ik zeker gebruik van maken voor de inkadering van het verhaal van de *Arundo*, maar in deze

3 L. de Jong, *Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 9 Londen, tweede helft* ('s-Gravenhage 1979) 725.

4 De Jong, *Het koninkrijk* 9, 731.

5 Von Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot*, 240-271.

werken ontbreekt de diepere focus op één enkel schip als casus. Het is mijn bedoeling aan de hand van de grote hoeveelheid primaire bronnen over het schip, vooral die in het Nationaal Archief te Den Haag, zoveel mogelijk te weten te komen over de het reilen en zeilen aan boord van de *Arundo*, de bemanning, de lading en haar reizen, met nadruk op, maar niet geheel beperkt tot de periode 1939-1942. Een extra aandachtspunt hierbij zal zijn wat er in ruime zin aan materiële en immateriële resten overbleef na het zinken van het schip.

Daarbij wil ik proberen een antwoord te vinden op de vraag: "Wat waren de levensloop en nalatenschap van het Nederlandse koopvaardijship *Arundo*?" Om deze overkoepelende vraag te proberen te beantwoorden zal ik in elk van de drie hoofdstukken een specifiekere vraag bekijken. In het eerste hoofdstuk is de vraag: "Hoe zag de geschiedenis van het schip er uit in de aanloop tot het zinken?" Hierin komen kortstondig de ontstaansgeschiedenis van het schip, haar reizen en bovenal haar oorlogsdienst ter sprake. Hoofdstuk twee draait om de vraag: "Hoe werd de *Arundo* tot zinken gebracht?" Daarbij geef ik, naast de torpedering, een schets van de achterliggende militaire omstandigheden. Tenslotte ga ik in op de vraag: "Welke sporen liet deze gebeurtenis in bredere zin achter, en wat is de archeologische en historische relevantie hiervan?" Dit zal naast de archeologische resten van schip en lading ook betrekking hebben op de herinnering aan het schip en de afwikkeling van de nalatenschap van omgekomen bemanningsleden.

Hopelijk kan ik zo iets zeggen over de kleine, maar belangrijke rol van dit vergeten vrachtschip.

Hoofdstuk 1

De doorbroken koers

Het stoomschip *Arundo* begon haar loopbaan onder de naam *Petersfield*, als een regulier middelgroot vrachtschip van iets boven de 5000 bruto registerton. In 1930 werd het afgebouwd op de scheepswerf van de Northumberland Shipbuilding Company te Newcastle-on-Tyne in opdracht van rederij Woodfield Steam Shipping Company Limited. Drie jaar later werd het schip herdoopt als *Cromarty* door de nieuwe eigenaar BJ Sutherland & Co Ltd, om tenslotte in 1936 in Nederlands bezit te komen onder de uiteindelijke naam *Arundo*. Onder deze naam, die overigens ook aan andere schepen gegeven is en waarmee een rietsoort bedoeld wordt, voer het schip als onderdeel van de Maatschappij Zeevaart, met als rederij de firma Hudig & Veder en als thuisbasis de haven van

Rotterdam, tot de Tweede Wereldoorlog de routine van dit doorsnee cargoschip doorbrak. Het uitbreken van vijandelijkheden zou grote consequenties hebben voor de levens van de bemanning, waarvan de grootte gedurende de gehele oorlog, weliswaar in sterk wisselende samenstellingen, op een aantal van rond de veertig koppen lag.⁶

In 1939 was de Nederlandse regering door de toenemende oorlogsdreiging eindelijk overgegaan tot een aantal wetten, die onder andere het vorderen van koopvaardij schepen mogelijk zou maken. Ironisch genoeg was hierbij de hoofdgedachte om de bevoorrading van het kleine Nederland veilig te stellen. Door de bezetting viel dit thema weg, maar deze wetten maakten het voor de regering in ballingschap wel mogelijk om de koopvaardijvloot georganiseerd en effectief in te zetten voor andere strategische doelen, in het bijzonder de bevoorrading van de geallieerde, in eerste instantie voornamelijk Britse, oorlogsmachine.⁷ De dagelijkse praktijk van deze inzet werd overgelaten aan een bijzondere ad-hoc instantie, The Netherlands Trading and Shipping Commission (NSTC), opgericht door een klein groepje in Londen aanwezige Nederlandse reders. Ook de heer Hudig, reder van de *Arundo*, speelde een grote rol in deze groep. De NSTC diende tijdens de oorlog als vraagbaak en logistieke centrale voor een groot deel van de Nederlandse koopvaardijvloot.⁸ Toch was zij in hoge mate afhankelijk van de Britse oorlogsleiding. NSTC-schepen werden meestal op basis van een *time charter* uitgehuurd aan het Britse Ministry of War Shipping, en dit bepaalde de lading, de bestemming en de route.⁹ Eventuele defensieve bewapening moest bij het overvraagde Britse leger losgebedeld worden, evenals de expertise bij de montage

⁶ www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=643.

⁷ Von Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot*, 13-14.

⁸ Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* I, 191-193.

⁹ Het Nationale Archief te Den Haag, Commissie voor Aangehouden Lading/Netherlands Shipping and Trading Committee (COVAL/NSTC) 2.06.084, 192, 55.

ervan en het voor de bediening getrainde specialistische personeel.¹⁰ Het onderhoud van de schepen, de etenswaren voor de bemanning en de laad- en losfaciliteiten waren ook allemaal in Britse handen. Vaak werd een schip dan ook voor de duur van de oorlog 'overgedaan' aan een Britse rederij.¹¹ Zonder de goede verstandhouding van de Nederlandse reders met hun collega's en de intermediaire rol van de NSTC zou dit samenwerkingsproces niet hebben gefunctioneerd.

Hoe kwam de *Arundo* in Engeland terecht aan het begin van haar oorlogscarrière? Op 9 april 1940 vertrok het schip uit Argentinië met een lading van in totaal 7690 ton aan verschillende graansoorten en meel. De dag dat de oorlog in Nederland uitbrak stond de *Arundo* op het punt naar de haven van Rotterdam te varen. Het lag voor anker bij lichtschip *De Wandelaar*, toen bericht van de Duitse inval binnenkwam samen met de order om zo snel mogelijke een Britse of Franse haven aan te doen. De *Arundo*, op dat moment onder het bevel van kapitein Rein IJlstra, koos voor Frankrijk en vertrok in eerste instantie naar Duinkerken, waar het een dag later aankwam.¹²

Ondertussen waren in Londen verscheidene draaiboeken in werking getreden. Op 13 mei kregen de Nederlandse kapiteins vanuit Engeland bericht om geen enkel bevel uit Nederland nog op te volgen, zelfs niet van hun eigen rederij.¹³ Tegelijkertijd werden meerdere Nederlandse schepen onder het beheer van Britse rederijen geplaatst, in het geval van de *Arundo* de firma Turner Brightman & Co, die de zorg over alle Hudig & Veder schepen op zich nam.¹⁴ De rol van *shipping agent* werd vanaf dat moment vervuld door Heyn & Sons en alle Hudig & Veder schepen werden aan de Britse overheid als potentiële cargodragers aangeboden.¹⁵ Als we bij deze ingewikkelde nieuwe organisatie de niet altijd heldere en soms kruisende boodschappen van de Nederlandse en Britse overheden en de opstartende NSTC optellen, is het niet verwonderlijk dat de eerste maanden van de *Arundo's* oorlogsdienst soms chaotisch verliepen.

Eerst moest zij nog ontsnappen uit Frankrijk. Terwijl de Duitse legers snel oprukten in de richting van de Franse westkust, was de *Arundo* na een kort verblijf in St-Nazaire, de Loire opgevaren richting Nantes, waar zij volgens het buitenlandse inlichtingennetwerk van Lloyd's op 9 juni aankwam.¹⁶ Waarom de *Arundo* verder de Duitse fuik in was gestuurd is moeilijk op te maken uit de stukken, maar er zijn drie mogelijke motieven. Ten eerste werd in St-Nazaire maar een klein deel van de lading gelost, en alleen dat deel (het meel) wat de Fransen direct voor zichzelf vorderden. Dit wijst er mogelijk op dat deze Franse marinebasis, die op dat moment volgens IJlstra in een staat van grote onrust verkeerde, zo snel mogelijk van de *Arundo* af wilde zijn, nadat de

10 NA, 2.06.084, 192, 36-37.

11 NA, 2.06.084, 192, 24.

12 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Oorlogssonderscheidingen Koopvaardijpersoneel en Luchtvaartpersoneel 2.16.32, 742, 2; Von Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot*, 52.

13 NA, 2.06.084, 192, 4; Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* I, 194.

14 NA, 2.06.084, 192, 24.

15 NA, 2.06.084, 192, 5.

16 NA, 2.16.32, 742, 2-3; NA 2.06.084, 192, 20.

nuttige lading was afgeroomd. Een andere mogelijkheid is dat de Fransen op dat moment nog geloofden dat de Duitsers een halt toegebracht zou worden. De derde mogelijkheid is dat de Fransen de *Arundo* bewust op weg naar Nantes wilden overnemen, waar inderdaad op 8 juni een poging toe is gedaan.¹⁷

Hoe dan ook, het schip bevond zich in een netelige situatie, en kapitein IJlstra deed gedurende deze periode verwoede pogingen om duidelijke informatie en instructies te krijgen. Omdat het hoofdkantoor van Hudig & Veder in Nederland onbereikbaar was, en bovendien geacht moest worden onder Duitse controle te staan, schreef IJlstra brieven en telegrammen naar de NSTC in Londen en de onderafdeling NSC (Netherlands Shipping Committee) in Parijs. Hierin stelde hij een aantal vragen die een interessant licht werpen op de zorgen van het koopvaardijpersoneel aan het begin van de oorlog. De eerste vier vragen gaan over de invloed van de oorlogssituatie op de wisselkoersen en de uitbetaling van de lonen. Maar daarna vraagt de kapitein dringend om informatie over de achtergebleven familie in Nederland. Hoe kunnen wij bericht krijgen en wat doet Londen voor hen? Na eerst op 8 juni door de NSTC te zijn doorverwezen naar het kantoor in Parijs, kreeg IJlstra op 10 juni een summier en onbevredigend antwoord. De werkdruk in Londen was zo hoog dat voorlopig aan individuele schepen geen aandacht kon worden besteed en uit Nederland wist men niets te melden. Parijs antwoordde op dat moment al niet meer. De *Arundo* moest zijn eigen problemen oplossen.¹⁸

Dit hebben IJlstra en de bemanning dan ook zo goed en zo kwaad als het ging gedaan. Naarmate de Duitsers naderden, en de Fransen nerveuzer en onbetrouwbaarder werden, leek de kans op ontsnapping uit Nantes kleiner. De Loire stond laag en de *Arundo* moest om de juiste diepgang te bereiken zo snel mogelijk gelost worden en voorzien van kolen als brandstof. Deze beide hindernissen konden uiteindelijk slechts door een combinatie van omkoping van havenpersoneel en het overboord gooien van grote hoeveelheden lijnzaad overwonnen worden. Midden in de nacht van 18 juni voer de *Arundo* eindelijk terug de Loire op, met aan boord 19 vluchtelingen, waaronder de heer Hudig, de reder van het schip in hoogst eigen persoon.¹⁹ De nabijheid van de Duitsers, die op dat moment enkele tientallen kilometers van Nantes verwijderd waren, blijkt uit de luchtaanval die het schip nog op de rivier te verduren kreeg, en waarbij gelukkig alleen lichte schade aan het dek werd toegebracht. Op 21 juli 1940 liep de *Arundo*, na op de Noordzee dichtbij een aantal U-boten te hebben gevaren, eindelijk de haven van Swansea binnen. Haar eerste oorlogsreis, die officieel werd opgetekend als reis 25, was volbracht.²⁰

De weken na haar ontsnapping stonden in het teken van koortsachtige pogingen om de

17 NA, 2.06.084, 192, 15.

18 NA, 2.06.084, 192, 13.

19 NA, 2.16.32, 742, 2-3.

20 NA, 2.06.084, 192, 22; NA 2.06.084, 192, 33; NA 2.06.084, 192, 82.

Arundo klaar te maken voor haar komende taak: het vervoer van goederen voor het Britse leger. Omdat de losfaciliteiten in Swansea ontoereikend waren was het schip naar Avonmouth gedirigeerd.²¹ Hier werd zij onder toezicht van Heyn & Sons door de lokale havenploegen gelost. Hoewel de *Arundo* niet tot de allergrootste vrachtboten behoorde geeft het verslag van deze activiteiten een indruk van het enorme volume van het ruim. Op sommige dagen waren 11 *gangs* bezig met lossen en toch verliep het werk langzaam. Bovendien kwam het lossen door de aanwezigheid van Duitse bommenwerpers regelmatig geheel tot stilstand. Hierover stuurde Heyn & Sons verontschuldigende brieven aan de NSTC, die hier mild op reageerde, waarschijnlijk omdat er nog wel meer aan de *Arundo* te verhapstukken viel. Zo had IJlstra al met klem om bewapening gevraagd en moest er ook *degaussing* tegen magnetische mijnen plaatsvinden. Hierna zou het schip nog enige tijd in een droogdok moeten doorbrengen voor schoonmaak (het was naar de mening van de Britten 'foul') en versteviging van het ruim.²² Pas daarna zou een Britse inspecteur het schip kunnen keuren en een certificaat kunnen afgeven, want het mocht wel oorlog zijn, de nauwgezetheid werd niet uit het oog verloren. Intussen ging het alledaagse papierwerk door. De NSTC had door haar impromptu oprichting in een vreemd land nog niet de beschikking over alle voorbeeldformulieren. Aan IJlstra, kapitein van een boot die vaak graan vervoerde, vroegen zij daarom een exemplaar van een graancharter voor hun administratie, dat hij prompt verstrekke.²³ Op hun beurt slaagde de NSTC er in vrij snel, op 11 juli, een *time charter* voor de *Arundo* te regelen.²⁴ Het lijkt erop dat de NSTC in deze maand voor het eerst haar zaken op orde begon te krijgen en de communicatie met de *Arundo* begon een stuk vloeiender te verlopen. Toch werd IJlstra's verzoek om wapens vrij bot afgewezen. Met dat soort vragen moest hij maar naar Turner Brightman & Co.²⁵ Uiteindelijk werd de *Arundo* toch uitgerust met een zogenaamde LA(low angle) gun.²⁶ Echter de gewenste luchtdoelmitrailleurs waren er nog niet, en door gebrek aan speciaal getrainde Nederlandse kanonnières leek het erop alsof de eerstvolgende reis zo goed als ongewapend afgelegd zou moeten worden. Deze omstandigheid leidde tot de eerste serieuze disciplinaire problemen op de *Arundo*, problemen die naarmate de oorlog vorderde en de stress en onzekerheid over de familie aanhielden, nog meerdere malen de kop op zouden steken. Op 16 juni was er al een klein incident geweest, wat nog leidde tot een enigszins overdreven telegram ('second cook failed join urgently request advice').²⁷ Ernstiger werd het op 7 augustus 1940, aan de vooravond van het vertrek uit Newport naar Alexandrië voor de eerste grote reis van de oorlog, toen de gehele bemanning

21 NA, 2.06.084, 192, 25.

22 NA, 2.06.084, 192, 35; NA, 2.06.084, 192, 39; NA, 2.06.084, 192, 40; NA, 2.06.084, 192, 46; NA, 2.06.084, 192, 58.

23 NA, 2.06.084, 192, 47.

24 NA, 2.06.084, 192, 57.

25 NA, 2.06.084, 192, 36.

26 NA, 2.06.084, 192, 74.

27 NA, 2.06.084, 192, 64.

weigerde uit te varen zonder betere bewapening. IJlstra's noodkreet over deze situatie werd door de NSTC afgedaan als aanstellerij van de bemanning, want 'ze zouden immers in konvooi varen'. Toen de *Arundo* uiteindelijk wilde uitvaren op 12 augustus bleken vier bemanningsleden gedeserteerd, ondanks de in juni ingevoerde Vaarplicht, en zij moesten in alle haast vervangen worden door twee Britten en twee Belgen.²⁸

In het najaar van 1940 en de eerste maanden van 1941 voer de *Arundo* voornamelijk ten oosten van Kaap de Goede Hoop. Vanuit ver uiteen gelegen plaatsen als Durban, Aden en Calcutta vervoerde het schip voornamelijk kolen naar Alexandrië in Egypte, een plaats die de rol van thuisbasis voor de *Arundo* begon aan te nemen.²⁹ Soms werd ook een passagier meegenomen, zoals een dame uit Durban, die meevoer naar Alexandrië, of de schutter van het Britse leger die op dezelfde reis in Aden opstapte. Overigens moest de mevrouw gewoon netjes betalen voor haar overtocht. Het Ministry of War Transport deelde geen gratis ritjes uit.³⁰

Het leek alsof deze maanden rustig verliepen. Inderdaad voerde het schip haar taken naar behoren uit, en van oorlogsgevaar was in deze wateren weinig te merken. Echter toen de NSTC voornemens bleek de *Arundo* voorlopig in het oosten te houden brak onder de bemanning luid protest uit. De verantwoordelijkheid voor de beteugeling hiervan werd door de NSTC weer geheel op kapitein IJlstra afgeschoven.³¹ Het is in ieder geval kenmerkend dat de bemanning blijkbaar de levensgevaarlijke Europese wateren verkoos boven het kalmere werkgebied van dat moment. De enige mogelijke verklaring hiervoor is de wens zo dicht mogelijk bij het afgesneden Nederland en hun familie te zijn. Bestudering van de scheepsjournaals wijst erop dat rond deze tijd de discipline op de *Arundo* serieus achteruit begon te gaan. Er was sprake van simulanten die werk weigerden.³² Tevens was er een toename van ongeoorloofd gedrag op de wal, en regelmatig staat aangetekend dat groepen bemanningsleden veel te laat en beschonken op hun post terugkeerden. Dieptepunt was een dronken vechtpartij op 11 november 1940 tussen de bemanningsleden Pijl en Blom, waarbij beiden gewond raakten en Pijl zelfs voor meerdere dagen het ziekenhuis in moest.³³ Het is goed mogelijk dat dergelijke incidenten behoorden tot de normale frictie die op schepen van tijd tot tijd optrad. Toch maakt de toegenomen frequentie aannemelijk dat er wat broeide onder deze mannen, die, hoe men het ook wendt of keert, een vorm van dwangarbeid moesten verrichten. De indruk dat de *Arundo* inmiddels een probleemschip aan het worden was wordt versterkt door een NSTC-telegram waarin IJlstra dringend wordt geadviseerd om 'bepaalde elementen' niet meer in Alexandrië van

28 NA, 2.06.084, 192, 85; NA, 2.06.084, 192, 87

29 NA, 2.06.084, 192, 114; NA, 2.06.084, 192, 119; NA 2.06.084, 192, 123.

30 NA, 2.06.084, 192, 129; NA, 2.06.084, 192, 133.

31 NA, 2.06.084, 192, 130.

32 NA, 2.06.084, 314, za 23 nov 1940.

33 NA, 2.06.084, 192, 126.

boord te laten gaan.³⁴

De rust onder de lagere bemanning keerde enigszins terug toen het schip in mei 1941 weer de Kaap omvoer richting Europa. Maar deze tocht, de laatste onder het bevel van kapitein IJlstra, zou vol gevaren blijken, en dit keer zouden het de officieren van de *Arundo* zijn die voor onrust zorgden. Op 28 juni vertrok de *Arundo* uit Freetown in Sierra Leone met als bestemming Liverpool. Zij maakte deel uit van het grote konvooi *SL-76*, dat bestond uit 26 koopvaardij schepen en 19 escortevaartuigen. Ondanks deze aanzienlijke escorte wist een kleine groep van vier U-boten acht vrachtschepen te zinken, waaronder de Nederlandse *Oberon* op 27 juni.³⁵ Drie dagen later werd de *Arundo*, die los was geraakt uit het konvooi, bij nacht beschoten door een U-boot die aan het oppervlak lag. De *Arundo* had inmiddels eindelijk een getrainde schutter aan boord, sergeant Colet van de Prinses Irene brigade, en onder zijn leiding en de aansporingen van de Eerste Stuurman van der Mey ging de Nederlandse vrachtboot de strijd aan met het Duitse oorlogsschip.³⁶ Ondertussen gaf IJlstra leiding vanaf de brug, maar had hij, althans volgens de latere verklaring van van der Mey, plannen om het schip over te geven en daartoe al een wit tafellaken als capitulatiemiddel klaar laten leggen. Uiteindelijk werd tegen de ochtend de vijand verjaagd, en stuurman van der Mey liet als zegegebaar de Nederlandse vlag hijsen. Enkele dagen later werd veilig Liverpool bereikt, maar de de hele kwestie zou nog een flinke nasleep kennen. Toen bekend werd dat de kapitein voor de dappere rol van zijn schip een onderscheiding zou krijgen diende van der Mey verscheidene klachten in over IJlstra's vermeende lafheid en verraad.³⁷ Colet werd verhoord, maar kon geen verhelderende verklaring geven. Wel werd duidelijk dat van der Mey aanzienlijk ouder was dan zijn superieur, en er dus mogelijk jaloezie in het spel was. In ieder geval zat de mogelijke decoratie van IJlstra hem zo hoog dat hij er uiteindelijk toe over ging koningin Wilhelmina aan te schrijven met de woorden 'ik smeed u om recht te doen'.³⁸ Hij bereikte hier uiteindelijk mee dat IJlstra het lintje niet persoonlijk door de koningin opgespeld zou krijgen, hoewel het wel aan hem verleend werd, evenals een Britse onderscheiding.³⁹ De hele kwestie rond het tafellaken zou tot ver voorbij het einde van de oorlog doorspoken. Zelfs uit 1950 is er nog correspondentie van het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat over de tegenstrijdige verklaringen van IJlstra en van der Mey.⁴⁰ Op dat moment verkeerden de ambtenaren in de veronderstelling dat van der Mey op 5 juli 1942 aan boord van de *Paulus Potter* nabij Nova Zembla was omgekomen en dat men de zaak moest laten rusten.⁴¹

34 NA, 2.06.084, 192, 138.

35 Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij I*, 365-367.

36 NA, 2.16.32, 742, 3-5.

37 NA, Inspecteur Scheepvaart te Londen 2.16.40, 140, 10.

38 NA, 2.16.32, 122, 7.

39 NA, 2.16.32, 122, 5; NA, 2.16.40, 140, 6.

40 NA, 2.16.32, 742, 1.

41 NA, 2.16.32, 742, 5; S.J. van Limburg Stirum, *Varen in oorlogstijd. De lotgevallen van de Nederlandsche koopvaardij in den Tweeden Wereldoorlog* (Amsterdam 1947) 185.

Uit een krantenbericht in 1953 blijkt echter dat de gezagvoerder F.A. van der Mey zojuist het zinken van zijn schip in goede gezondheid had overleefd.⁴² Hoe het ook zij, iemand anders had al tijdens de oorlog zijn conclusie getrokken over het gebakkelei bij de *Arundo*. "Het zijn daar rotlui!" staat in anoniem handschrift in een kantlijn geschreven.⁴³

Of dit alles een rol heeft gespeeld bij de wisseling van de wacht in de bevelvoering over de *Arundo* is niet te vinden, maar feit is wel dat bij haar laatste reis vrijwel alle officieren en een groot deel van de bemanning werden vervangen. De laatste maanden van haar bestaan zou het schip onder het gezag staan van de veertigjarige kapitein Adrianus Cornelis Troeleman.⁴⁴

42 leiden.courant.nu/issue/LLC/1953-01-09/edition/0/page/5.

43 NA, 2.16.32, 497, 11.

44 Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandsche koopvaardij* I, 550.

Hoofdstuk 2

De laatste dag

Op 28 april 1942 om ongeveer half tien in de ochtend werd de *Arundo* dichtbij de oostkust van de Verenigde Staten tot zinken gebracht door één enkele torpedo, afgeschoten door de Duitse onderzeeër *U-136*. Het schip was onderweg van New York naar het eerder bezochte Alexandrië, met aan boord voorraden voor het Britse leger, dat in de Egyptische woestijn onder grote druk stond van het Afrikacorps. De lading was zeer gevarieerd en omvatte onder andere legertrucks, losse auto-onderdelen, twee zware locomotieven die op het dek waren vastgesjord en enkele duizenden liters Canadees bier.⁴⁵ Om te begrijpen hoe de confrontatie kon plaatsvinden is de historische context van belang.

Het ruimste kader waarin de aanval op de *Arundo* bekeken kan worden is dat van de 'Battle of the Atlantic'. Deze term omvat de hele strijd op de Atlantische Oceaan tussen de Geallieerden en de Asmogendheden en is, aangezien zij de hele oorlog voortduurde, te beschouwen als de grootste zeeslag aller tijden. In de kern draaide dit gevecht om pogingen de geallieerde bevoorrading over zee af te snijden en zodoende Groot-Brittannië militair dood te laten bloeden. Aan het begin van de oorlog vertrouwden de Duitsers hierbij op grote oppervlakteschepen als de *Bismarck*, maar toen deze te kwetsbaar bleken schakelden zij over op U-boten, die in het bijzonder tegen langzame koopvaardij schepen als de *Arundo* een veel effectiever wapen bleken.⁴⁶

De geallieerde deden er natuurlijk alles aan om het gevaar van U-boten te beperken, maar dit ging in het begin moeizaam. De Britten wisten dat de beste bescherming voor de koopvaardij bestond uit de vorming van grote konvoien met een zwaarbewapend escorte van gespecialiseerde destroyers.⁴⁷ Helaas waren deze onvoldoende voorhanden, zelfs nadat de Verenigde Staten, die tot eind 1941 nominaal neutraal waren, er vijftig van een nogal verouderd model hadden uitgeleend.⁴⁸ Andere maatregelen als sonar stonden nog in de kinderschoenen, hoewel deze onder druk van de

⁴⁵ Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* I, 550-551; uboat.net/allies/merchants/1570.html.

⁴⁶ Michael Gannon, *Black May* (paperback editie Annapolis 2010) xix.

⁴⁷ Clay Blair, *Hitler's U-boat war. The hunters 1939-1942* (New York 1996) 109-110.

⁴⁸ Michael Gannon, *Operation Drumbeat* (New York 1990) 83.

oorlog snel verder ontwikkeld werden.⁴⁹ Tenslotte bleken de Duitsers door het snel concentreren van U-boten in zogenaamde *wolfpacks* in staat zelfs de beschermde konvooien succesvol aan te vallen.⁵⁰ Deze vroege periode van U-bootoorlogvoering stond dan ook onder de Duitse commandanten bekend als *der glückliche Zeit*⁵¹.

Na de aanval op Pearl Harbor werden de Verenigde Staten in december 1941 een oorlogvoerende partij. Hoewel dit op den duur een massale versterking voor de geallieerde oorlogvoering in de Atlantische Oceaan zou betekenen, verliepen de eerste maanden van de Amerikaanse deelname niet onverdeeld positief, zeker niet met betrekking tot de bestrijding van de U-boten en de bescherming van de koopvaardij. Onder de naam operatie Paukenschlag en later operatie Neuland stuurde de Duitse admiraal Dönitz vanaf januari 1942 zoveel mogelijk U-boten naar de Amerikaanse oostkust. Hij maakte daarbij de gewaagde, maar correcte afweging dat de Verenigde Staten zo kort na de schok van Pearl Harbor niet in staat zou zijn de vrachtschepen voor de kust adequaat te beschermen.⁵² Inderdaad bleek de Amerikaanse kustverdediging door een combinatie van factoren zwak en poreus.⁵³ Ten eerste was de Amerikaanse oorlogsmachine nog aan het opstarten bij het begin van Paukenschlag. De destroyervloot, het anti-onderzeebootwapen bij uitstek, was uitgedund door leningen aan de Britten en bestond grotendeels uit ongeschikte of verouderde types. Wat er wel was werd soms domweg niet ingezet. De samenwerking met de Britten verliep in eerste instantie moeizaam, en de Amerikaanse admiraals weigerden de Britse ervaring tot zich te nemen. Zelf bleven ze passief bij het ontwikkelen van tegenstrategieën. Om het toerisme en de lokale bevolking niet tegen de borst te stuiten werd de kust pas zeer laat verplicht verduisterd.⁵⁴

Dit alles maakte het de U-boten mogelijk duizenden mijlen van hun bases en zonder enige ondersteuning een succesvol offensief tegen de geallieerde koopvaardij te ontketenen. Er was in de eerste helft van 1942 zelfs sprake van een *zweite glückliche Zeit*. Tegenover het verlies van een handjevol U-boten stond het zinken van miljoenen tonnen aan geallieerde schepen. De *U-136* die een einde aan de *Arundo* maakte was een goed voorbeeld van zo een succesvolle U-boot, en haar kapitein, Heinrich Zimmermann, stond bekend als een capabel en aanvallend commandant. De *U-136* was in 1942 gloednieuw en opereerde ironisch genoeg uit hetzelfde St-Nazaire waarvandaan de *Arundo* in 1940 naar Swansea was ontsnapt.⁵⁵ Aangezien deze U-boot van het type VII was kon de Amerikaanse kust alleen bereikt worden door de toch al abominabele leefruimte aan boord tot de

49 Gannon, *Black May*, 62-63.

50 Ibidem, 78-80.

51 Blair, *Hitler's U-boat war. The hunters*, 166-173.

52 Gannon, *Operation Drumbeat*, xvii-xviii.

53 Samuel Eliot Morison, *History of United States naval operations in World War II* vol. 1. *The Battle of the Atlantic September 1939-May 1943* (Boston 1947) 73.

54 Gannon, *Operation Drumbeat*, 177-178; ibidem, 186.

55 uboat.net/boats/u-136.htm

nok toe vol te stouwen met brandstof en voedingsmiddelen. Mogelijk wakkerde dit de rooflust van de Duitsers alleen maar aan, want op het moment dat de *Arundo* in zicht kwam had de jonge *U-136* al vijf schepen gezonken.⁵⁶

De *Arundo* was om vijf uur in de ochtend vertrokken uit de haven van New York voor de lange tocht naar Alexandrië. De eerste uren voer zij in een klein konvooi met twee andere koopvaardijsschepen onder de bescherming van de USS *Lea*, een sterk verouderde destroyer uit de Eerste Wereldoorlog.⁵⁷ Om 7.45 uur passeerden de schepen het lichtschip *Ambrose*, waarna de *Arundo* een eigen koers koos en alleen ging varen, terwijl de drie andere schepen samen bleven. Waarom dit gebeurde is niet op te maken uit de verklaring van kapitein Troeleman, die hij kort na het zinken bij de Nederlandse consul in New York aflegde. Ook in een later proces-verbaal uit 1943 van de Eerste Stuurman Akkerman is dit niet af te leiden, behalve dan dat de koerswijziging 'volgens afspraak' was uitgevoerd. Dit wijst er in ieder geval niet op dat het probleem van 1941, toen de *Arundo* bij de Azoren van haar konvooi was afgedwaald, zich had herhaald. Een mogelijke verklaring zou de geringe topsnelheid van de *Arundo* kunnen zijn, die met haar 10 knopen andere schepen in een konvooi gevaarlijk zou vertragen. Het hoort bij de tragiek van de *Arundo* dat zij als één van de laatste schepen tijdens de oorlog onbeschermd aan de Amerikaanse kust voer. Slechts twee weken na haar zinken werden de eerste grote konvooien met adequate bescherming ingesteld.⁵⁸

Nadat de andere schepen uit het zicht waren kon de *Arundo* zich alleen nog op haar eigen bewapening beroepen. Deze was inmiddels uitgebreid met twee stuks Oerlikon luchtafweergeschut, en er was nu ook voldoende personeel om deze te bedienen: twee schutters van het leger en twee speciaal getrainde bemanningsleden. Helaas zou dit alles niets uitrichten tegen de komende aanval. Rond half tien signaleerden zowel de Eerste als de Derde stuurman een bellenbaan in het water. De ontploffing volgde vrijwel direct daarop. Omdat de *Arundo* water maakte en ernstig begon over te hellen gaf kapitein Troeleman onverwijld de opdracht om het schip te verlaten. De *Arundo* bezat in principe ruim voldoende mogelijkheden voor een geslaagde evacuatie. Er waren maar liefst vier grote reddingsboten en ook nog vier kleinere vloten, een aanzienlijke overcapaciteit voor de bemanning die op dat moment uit 43 mensen bestond. In de chaotische omstandigheden na de inslag bleek het maar net voldoende. De eerste reddingsboot werd vernietigd bij de explosie van de torpedo. De tweede werd in het water neergelaten, waar deze vervolgens kapseisde. Bij de poging om de derde boot in zee te laten sloeg deze in stukken kapot tegen de romp van de *Arundo*. Dit alles vond plaats in minder dan vijf minuten, terwijl het hellen en het zinken zich versnelde. Uiteindelijk

56 Blair, *Hitler's U-boat war. The hunters*, 540; ibidem, 544-545; ibid., 548; ibid., 550-551.

57 uboat.net/allies/warships/ships/2181.html

58 NA, 2.16.40, 39, 1; NA, 2.16.40, 39, 3-4.

wist een aanzienlijk deel van de bemanning in de laatste reddingsboot te ontsnappen. De rest kwam op vloten of in het water terecht, waar zij vrij snel door de reddingsboot uit werden gehaald. Kapitein Troeleman gedroeg zich dapper en rustig en verliet als laatste het schip, maar verloor hierbij wel zijn speciale tas met scheepspapieren, wat waarschijnlijk verklaart waarom de scheepsjournalen van de *Arundo* in het archief maar tot en met 1941 lopen. Bij telling in de reddingsboot bleken 6 man te ontbreken. Hoewel de verslagen over hoe ze aan hun einde kwamen nogal uiteen lopen, is er een terugkerend en gruwelijk verhaal dat vier van hen in het water verpletterd werden door één van de locomotieven die van het dek afschoof.⁵⁹

Tussen het moment dat de bellenbaan was waargenomen en het moment dat de *Arundo* geheel onder de golven verdween zat niet veel meer dan vijf minuten. Deze korte tijdspanne en de problemen met de reddingsboten in aanmerking genomen had de bemanning een succesvolle evacuatie verricht. Na drie kwartier keerde de USS *Lea* terug en bracht de overlevenden naar Lewes in de staat Delaware. Waarom ze zover weg werden afgezet is niet te achterhalen, maar hing vermoedelijk samen met het patrouilleschema van de destroyer. Na enkele dagen keerden de meesten terug naar New York, vaak om aan te monsteren op andere schepen. Troeleman gaf al vrij snel, op 4 mei, de officiële scheepsverklaring af aan de Nederlandse consul. Hierbij waren verder zijn Eerste Stuurman, de Eerste Machinist en twee getuigen aanwezig. Hiermee was de *Arundo* voorzien van een ambtelijk grafschrift en werd haar wrak in het licht van de voortdurende oorlog aan de oceaan toevertrouwd.⁶⁰

Tenslotte is er nog het verhaal van de *U-136*. Kapitein Zimmermann heeft niet heel lang van zijn overwinning kunnen genieten. Hij was na de aanval op de *Arundo* nog eenmaal succesvol, toen hij op 8 mei een klein Canadees schip zonk. Na een korte pauze in St-Nazaire voer hij opnieuw uit, ditmaal als onderdeel van het *wolfpack* 'Hai'. De *U-136* werd op 11 juli 1942 door dieptebommen van het Vrije Franse schip *Léopard* geraakt en verging met man en muis. Ze had de *Arundo* nog geen drie maanden overleefd.⁶¹

59 NA, 2.16.40, 39, 4-6.

60 NA, 2.16.40, 39, 2-3; www.uboatarchive.net, daarbinnen Easter Sea Frontier War Diary, War Diary of the Eastern War Frontier April 1942, Appendix XII: Enemy Action Diary, Serial#98.

61 Blair, *Hitler's U-boat war. The hunters*, 668.

Hoofdstuk 3

Restanten en herinneringen

Wat overblijft van een gezonken schip is meer dan een wrak en de resten van de lading, maar een heel spectrum van materiële en immateriële zaken. Ook de herinneringen aan de doden en de veranderde levens van de overgebleven zeelieden maken deel uit van de nalatenschap van de *Arundo*. Als men de geschiedenis bijzonder ruim zou bekijken kan ook het verdere korte bestaan van de *U-136* bij het verhaal betrokken worden. En dan is er nog de bredere context van de oorlog, in het bijzonder de Battle of the Atlantic en de invloed van operatie Paukensschlag op het verdere verloop ervan. Het zinken van de *Arundo* was in die context een kleine gebeurtenis, één streepje in de statistiek, maar vond wel plaats vlak voor het scharnierpunt van wat Winston Churchill beschouwde als de cruciale confrontatie van de oorlog. "It is in shipping and transport over the oceans that the crunch of the whole war will be found." Veel problemen die spoedig door geallieerde inspanning opgeheven zouden worden, zoals gebrek aan beschermende destroyers, onvoldoende of geheel ontbrekende konvooiering en zwakke afweermiddelen op de koopvaardijvloot, speelden een rol bij de ondergang van de *Arundo*. Het schip is daarmee ook een symbool voor de laatste realistische Duitse pogingen om de oorlog te winnen en het naderende omslagpunt.

Toch is heden ten dage het meest tastbare restant van de *Arundo* haar wrak. Het wrak ligt op ongeveer 24 kilometer van de kust van New Jersey, ten zuidwesten van New York. De oceaانبodem in dit gebied is in de prehistorie uitgesleten door de Hudson rivier, en nog steeds komt het zoete water van deze rivier hier in contact met de oceaan, wat leidt tot hoge concentraties sediment in het water en zeer ondoorzichtige omstandigheden. Onder sportduikers staat deze plek dan ook bekend als de 'Mud Hole'.⁶² Verder is interessant dat, hoewel de oceaانبodem in de bredere omgeving bezaaid is met wrakken, in dit specifieke gebied de *Arundo* het enige oorlogswrak is. Mede omdat de lading vrij divers en goed zichtbaar is geniet het wrak een zekere populariteit onder

⁶² njscuba.net/sites/site_mud_hole.php.

duikers, hoewel een afdaling naar de *Arundo* voor beginners sterk wordt afgeraden.⁶³

Van de geschiedenis van het wrak direct na het zinken zijn maar sporadische feiten bekend. Ten eerste is het wrak van de *Arundo*, ondanks de aanzienlijke diepte (boeg op 34 meter, achtersteven op 43 meter) kort na de oorlog, toen haar locatie nog vers in het geheugen lag, met kabels uit elkaar getrokken. Dit was een gebruikelijke procedure om het scheepsverkeer te vrijwaren van botsingen, wat tegenwoordig door sonartechnieken niet meer nodig is. Echter de grote hoeveelheid wrakken die rond de *Arundo* liggen en het slachtoffer waren van botsingen maken het gebruik van deze techniek begrijpelijk. Het resultaat van deze ontmanteling blijkt ook duidelijk uit de verslagen van duikers die het wrak van de *Arundo* omschrijven als 'less of a wreck and more like a debris field'.⁶⁴

Ten tweede weten we dat er vanaf november 1945 tot januari 1946 in drie Nederlandse krantenberichten sprake is geweest van een mogelijke berging van de *Arundo*, waarvan de kosten te verantwoorden zouden zijn door de aanwezigheid van waardevolle 'mysterieuze instrumenten'.⁶⁵ Een laatste bericht uit een Amerikaans tijdschrift noemt dit verhaal ook en vermeldt zelf een mogelijke berger, de 'Diamond Salvage Company'.⁶⁶ Hierna wordt het echter stil. We moeten bij deze verhalen aantekenen dat de mogelijke berging van de *Arundo* niet in gerenommeerde media wordt genoemd, dat de krantenberichten overduidelijk uit slechts één bron komen en dat dergelijke geruchten kort na de oorlog wel vaker voorkwamen. Bovendien worden de 'instrumenten' nergens door de bemanning of andere betrokkenen als lading genoemd.

Vervolgens raakte de *Arundo* in de vergetelheid, en was zelfs enkele jaren onvindbaar, terwijl andere wrakken voor haar werden aangezien. Wanneer precies de herontdekking plaatsvond is niet vast te stellen, maar hangt mogelijk samen met de vooruitgang van duikapparatuur en de beschikbaarheid hiervan voor amateurs. In ieder geval is er een kleurenfoto uit 1966 waarop te zien is hoe een scheepsbel met de inscriptie 'Petersfield' naar boven wordt gehaald. Dit was zoals bekend de oude naam van de *Arundo* en hiermee was het wrak dus terug in de bekendheid.⁶⁷

De scheepsbel was één van de zeer weinige objecten die ooit weer het daglicht heeft gezien, afgezien van de sporadische bierfles die als souvenir werd meegenomen. Wat de lading betreft kent de *Arundo* geen geheimen. Deze ligt open en bloot over de oceaانبodem verspreid en komt, de sensationele krantenberichten ten spijt, precies overeen met wat uit de primaire bronnen opgemaakt kan worden. Twee grote locomotieven, één los en één in het wrak, zijn duidelijk herkenbaar,

63 Daniel Berg, *Wreck Valley*. Vol. 2 *Record of shipwrecks off Long Island's south shore and New Jersey* (New York 1990) 9-11; njscuba.net/sites/site_mud_hole.php#Arundo.

64 njscuba.net/sites/site_mud_hole.php#Arundo.

65 www.delpher.nl: 1. De waarheid, 23-11-1945, 3; 2. De Heerenveensche koerier, 30-11-1945, 2; 3. Amigoe di Curacao, 10-01-1946, 4.

66 Tom Mahoney, 'Raising the dead ships', *Popular Mechanics* 85 vol. 3 (March 1946) 169-175, aldaar 169.

67 Berg, *Wreck Valley*, 9-11; njscuba.net/sites/site_mud_hole.php#Arundo.

waarbij we weten dat het losse exemplaar mogelijk de dood van vier van de zes slachtoffers heeft veroorzaakt. Verder liggen overal verspreid de duizenden Canadese bierflessen, de trucks, autobanden en andere onderdelen. Alleen van het nitraat waar in sommige bronnen sprake van was is geen spoor meer te vinden na meer dan zeventig jaar onder water.⁶⁸ Wat in 1942 voor het Britse leger in Alexandrië vitale goederen waren geweest zijn nu door en door aangetast en vormen alles behalve een schat. Aangezien de origine, de samenstelling en het doel van de lading bekend is uit historische bronnen, en deze goed overeenkomt met de aangetroffen restanten, zou een archeologische expeditie naar het wrak vermoedelijk zonde van de kosten en inspanning zijn.

Een geheel ander aspect van het zinken van de *Arundo* was de breuk in de levensloop van de opvarenden, in het bijzonder van hen die bij de gebeurtenis omkwamen. Ondanks de verwarring van de oorlog slaagden de in Londen opgetuigde Nederlandse organisaties als de Netherlands Shipping and Trading Commission erin de nalatenschap van op Nederlandse schepen omgekomen zeelieden naar behoren af te wikkelen. Illustratief is het geval van de scheepskok van de *Arundo*, Henri Thorsen, wiens lichaam de dag na de torpedering op de kust van New Jersey werd gevonden.⁶⁹ In eerste instantie werd hij begraven met twee andere omgekomen zeelieden, beide van verschillende schepen. Echter, de Netherlands Shipping Committee, de Amerikaanse onderafdeling van de NSTC, zag al meteen in dat deze situatie verre van ideaal was en greep in.⁷⁰ Nog voorbijgaand aan de ongevoelige, puur pragmatische aanpak van de teraardebestelling van Thorsen, was de NSC van mening dat zijn nabestaanden in Rotterdam, weduwe Naomi en een zoon, na de oorlog in staat moesten zijn tot herbegravenis.⁷¹ Daartoe werd het driemansgraf gelicht, Thorsens overschot naar New York gebracht en daar in een speciaal voor hem ingericht graf te ruste gelegd.⁷² Uit de nota van de begrafenisondernemer blijkt dat hierbij naast bloemstukken en een professionele fotograaf maar liefst vijf limousines betrokken waren. De totale rekening bedroeg 503,92 dollar, waarvan het hedendaagse equivalent 7633.96 dollar is, en waarin ook het eeuwige onderhoud van het graf was voorzien.⁷³ Hoewel er later vanuit Londen voorzichtige klachten volgden over deze kosten van de NSTC aan de NSC, blijkt nergens uit de stukken dat men wilde bezuinigen op de begrafenissen van Nederlandse zeelieden, hooguit op het declaratiegedrag van New Yorkse begrafenisondernemers.⁷⁴

Met de uitvaart van Thorsen was de afwikkeling van zijn nalatenschap niet ten einde, eerder het tegendeel. Het is opvallend hoeveel papierwerk de dood van een Nederlandse zeeman teweeg

68 Bradley Sheard, *Lost voyages. Two centuries of shipwrecks in the approaches of New York* (New York 1998) 155-156.

69 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal Scheepvaart, Nalatenschapsdossiers Zeelieden 2.16.54, 318, 4.

70 NA, 2.16.54, 318, 14.

71 NA, 2.16.54, 318, 40.

72 NA, 2.16.54, 318, 1; NA, 2.16.54, 318, 19.

73 NA, 2.16.54, 318, 3; NA, 2.16.54, 318, 4.

74 NA, 2.16.54, 318, 20; NA, 2.16.54, 318, 21; NA, 2.16.54, 318, 32.

kon brengen, zeker midden in een wereldoorlog. Zo was er er de kwestie van de veertien 'meal tickets', coupons met een waarde van vijf dollar, die bij een bepaalde kerk in New York konden worden omgeruild voor een maaltijd.⁷⁵ Het aantreffen van deze bonnen op Thorsens aangespoelde lichaam had twee interessante implicaties. Ten eerste lijkt het erop dat de scheepskok gedurende de reizen van de *Arundo* dusdanig genoeg had gekregen van het koken dat hij zich aan wal overgaf aan andermans maaltijden. Ten tweede, het feit dat hij er zoveel over had lijkt te wijzen op een gebrek aan kennis over het aanstaande vertrek van zijn schip, wat weer aangaf hoezeer de levens van de mannen van de koopvaardij door de grilligheden van de oorlog werden gedicteerd. Uiteindelijk slaagde de NSTC erin de 'meal tickets' bij de kerk om te ruilen voor 70 dollar, waarbij de kerk wel aanmerkte dat zij alleen door de bijzondere omstandigheden tot deze restitutie overgingen.⁷⁶ Voor de rest had Thorsen weinig bezittingen bij zich toen de *Arundo* zonk: een horloge, twee portemonnees en wat Engels muntgeld, maar ook dit werd onder de noemer 'Sentimental effects' nauwkeurig beschreven en bewaard voor de nabestaanden.⁷⁷

Zoals de meeste bemanningsleden van de *Arundo* was Thorsens thuisadres tijdens de oorlog een zeemanspension in Liverpool.⁷⁸ Ondanks de vele reizen fungeerde Groot-Brittanië voor de Nederlandse koopvaardij inmiddels als de nieuwe thuisbasis, en het is dan ook niet verwonderlijk dat de zeelui hun financiële zaken via dit land lieten lopen. Thorsen had een spaarrekening bij de Midland Bank, met een saldo van 141 pond, 6 shillings en 5 pennies. Men zou zeggen dat dit vrij bescheiden bedrag zonder al te veel moeite aan de weduwe overgedragen had moeten worden. De Britse wet vereiste echter dat bij bedragen hoger dan 100 pond een formele rechtbankprocedure met zitting en al moest worden gevolgd.⁷⁹ Hiertoe moest Thorsens weduwe Naomi de NSTC machtigen om voor haar als rechtspersoon op te treden.⁸⁰ Opvallend is trouwens dat bij de correspondentie tussen de NSTC en de bank over Thorsens tegoed ook namens een ander bemanningslid van de *Arundo* die de torpedering wel overleefde, de onderhoudsman Drop, werd opgetreden, omdat deze zijn spaarbankboekje bij de aanval had verloren. Ironisch genoeg werd de zaak van de levende klant sneller door de Midlands afgehandeld dan die van de overleden Thorsen.⁸¹

Van alle zes omgekomen scheepslieden bestaan dikke dossiers, en het spreekt ten goede van de NSTC, het ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, de Stichting Zeerisico en het Rode Kruis dat aan individuele slachtoffers, hoe bureaucratisch dan ook, zoveel aandacht werd besteed. Dit zien we ook in het geval van de slechts twingjarige Agmed Spalburg, kolentrimmer aan

75 NA, 2.16.54, 318, 29.

76 NA, 2.16.54, 318, 30.

77 NA, 2.16.54, 318, 4.

78 NA, 2.16.54, 318, 2.

79 NA, 2.16.54, 318, 44.

80 NA, 2.16.54, 318, 53.

81 NA, 2.16.54, 318, 102.

boord van de *Arundo* en daarmee net als Thorsen laag in de hiërarchie aan boord. Bovendien was hij een Surinamer.⁸² Gelukkig zien we ook in zijn geval aandachtige behandeling van zijn nalatenschap. Omdat hij zowel zijn moeder als zijn zusje in Paramaribo grotendeels onderhield werd besloten tot een extra uitkering aan hen.⁸³ Zijn dossier bevat dan ook een enorme ladder van aan elkaar geniete kwitanties van de gelden, die maandelijks naar Paramaribo werden gestuurd.⁸⁴ Het lijkt alsof het cynisme waarmee oorlogsveteranen vaak worden behandeld in eerste instantie de overledenen in Nederlandse koopvaardijdienst bespaard bleef.

De mannen die de *Arundo* overleefden hadden er vaak al een heel avontuur op zitten, zoals de brandweerman Man in 't Veld, die al op 30 september 1940 op de *Haulerwijk* tijdens de *erste gluckliche zeit* in de omgeving van Ierland was getorpedeerd en tot zinken gebracht.⁸⁵ Een andere man, matroos en tevens hulpschutter Van den Heuvel, kon met recht ervaringsdeskundige op het gebied van scheepsrampen genoemd worden. Hij ging met maar liefst drie schepen ten onder, achtereenvolgens de *Maasdam*, de *Arundo* en de *Delfshaven*, maar wist het er steeds levend vanaf te brengen.⁸⁶ Het lot kon helaas ook de andere kant op werken. Twee overlevenden van de *Arundo*, de matrozen Cornelisse en Van Minnen, dienden op 28 november 1942 op het met munitie afgeladen vrachtschip *Tjileboet*, dat was gevorderd van de Java-China-Japan lijn, toen zij werd getorpedeerd, waarna een explosie volgde die de gehele bemanning doodde.⁸⁷ Dit was niet ver van de plek waar ongeveer anderhalf jaar daarvoor de *Arundo* in konvooi had gevaren, en de *Oberon* verloren was gegaan.⁸⁸

Toch waren de gevolgen niet voor iedereen onverdeeld negatief. Het leven van kapitein Troeleman nam na het verlies van de *Arundo* een onverwachtse wending. In de woorden van zijn Amerikaanse achterkleinzoon: "As for A.C. Troeleman. He loved the sea and he loved working with ships. After he and his crew were rescued he ended up in New York City. At the hospital he met a nurse that he quickly fell in love with. Work required that he head back to Holland immediately. But during the ship ride across the Atlantic he couldn't stop thinking about this nurse. Upon returning to Holland he hopped on the next ship back to New York and married that nurse." Zo zien we hoe de ramp met de *Arundo* de levens van de betrokkenen grondig heeft veranderd, en hoe het verhaal ervan drie generaties verderop springlevend is. Misschien zijn de herinneringen aan dit eenvoudige schip, meer nog dan het tastbare wrak, het belangwekkendste aan de geschiedenis van de *Arundo*.

82 NA, 2.16.54, 299, 1.

83 NA, 2.16.54, 299, 2.

84 NA, 2.16.54, 299, 4.

85 Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* I, 385-389.

86 Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* I, 357; Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* II, 794.

87 Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij* II, 832-833.

88 uboat.net/merchants/crews/ship1570.html

Conclusie

De levensloop van de *Arundo* is het verhaal van de inwerking van ongewone krachten op een alledaags schip. De ongekende logistieke vereisten van een wereldoorlog op zee vroegen meer dan van dit eenvoudige vrachtschip en haar bemanning ooit verwacht werd. Toch diende het schip tot haar ondergang als klein, maar nuttig radertje in het grote klokwerk van de wereldwijde geallieerde oorlogsinspanning. Haar bemanning, voornamelijk gewone Nederlandse zeelieden, toonden moed en doorzettingsvermogen, ondanks de spanningen die de ongewone oorlogsdienst veroorzaakte. Het noodlot dat het schip uiteindelijk trof was te wijten aan wat Von Clausewitz de 'frictie' van de oorlog noemde, de toevallige aanwezigheid van een Duitse U-boot op een bepaalde tijd en plek, en het gebrek aan bescherming dat de *Arundo* op dat tijdstip had.

Afgezien van haar Britse origine valt over het schip tot 1940 weinig bijzonders te melden. Dan treedt een radicale breuk op en worden de *Arundo* en haar bemanning betrokken in de chaos van een wereldoorlog. Dit leidde tot reizen op nieuwe onbekende routes, onderlinge spanningen aan boord, onthechting van Nederland en onzekerheid over de familie in bezet gebied. Langzamerhand werd het uiterlijk van de *Arundo* zelf veranderd, door degaussingkabels en afweergeschut. Het graan dat in de jaren dertig de lading vormde werd vervangen door het grijze staal van militair materieel.

Op 28 april 1942 zat het ruim vol met dit soort goederen toen de *Arundo*, op weg naar de Britse legers in Egypte, voor de kust van New Jersey werd opgemerkt door een U-boot, en met één G7a torpedo tot zinken werd gebracht. De militaire realiteit, de ambitie van de Duitse onderzeebootcommandanten en de vooralsnog onvoldoende bescherming van de koopvaardij maakten de langzame *Arundo* kansloos bij dit treffen. De bemanning gedroeg zich, ondanks de dood van zes kameraden, koelbloedig en wist zich in leven te houden tot er hulp arriveerde. Verscheidene van hen dienden later op andere schepen.

Van de doden zijn uitgebreide, maar chaotische dossiers beschikbaar, waaruit de tamelijk

fatsoenlijke, maar door de omstandigheden vaak moeizame afwikkeling van hun nalatenschap blijkt. Zijdellings geven al deze papieren een indruk van de enorme bureaucratie die was opgetuigd om de Nederlandse koopvaardijvloot in vaart te houden. Zoals blijkt uit het verhaal van Kapitein Troeleman konden ook de overlevenden van de *Arundo* op een geheel nieuw pad terecht komen. Tenslotte zijn er de fysieke overblijfselen van de ramp: het wrak en de resten van de lading. Deze vormen al jaren een populaire duikplek, maar op archeologisch vlak valt er naar mijn mening helaas weinig interessant onderzoek te doen. Wat tot nu op de bodem is aangetroffen correspondeert één op één met de historisch bekende lading, en bestaat voornamelijk uit duizenden uniforme stukgoederen (de bierflessen) en zaken die bijzonder veel moeite zouden kosten om naar boven te halen (de locomotieven).

Het beste zou dan ook zijn om het wrak aan de sportduikers te laten, en het verhaal van de *Arundo* vooral te beschouwen als de herinnering aan een dappere bemanning op een gewoon schip in een ongewone tijd.

Bibliografie

Geraadpleegde archieven:

<http://www.delpher.nl>

Nationaal Archief, te Den Haag, daarbinnen

- Commissie voor Aangehouden Lading/Netherlands Shipping and Trading

Committee (COVAL/NSTC) 2.06.084

- Inspecteur Scheepvaart te Londen 2.16.40

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat – Generaal Scheepvaart, Nalatenschapsdossiers
Zeelieden 2.16.54

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Oorlogsonderscheidingen Koopvaardijpersoneel en
Luchtvaartpersoneel 2.16.32

<http://www.uboatarchive.net>, daarbinnen

-Eastern Sea Frontier War Diary

Geraadpleegde literatuur:

- | | |
|------------------|--|
| Berg, Daniel, | <i>Wreck Valley. Volume II. Record of shipwrecks off Long Island's south shore and New Jersey</i> (New York 1990). |
| Bezemer, K.W.L., | <i>Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog I</i> (2e druk; Amsterdam 1987). |
| Bezemer, K.W.L., | <i>Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog II</i> (2e druk; Amsterdam 1987). |
| Blair, Clay, | <i>Hitler's u-boat war. The hunters, 1939-1942</i> (New York 1996). |

- Blair, Clay, *Hitler's u-boat war. The hunted, 1942-1945* (New York 1996).
- Gannon, Michael, *Black May* (paperback editie Annapolis 2010).
- Gannon, Michael, *Operation Drumbeat* (New York 1990).
- Jong, L. de, *Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Oorlog 9 Londen, tweede helft* ('s-Gravenhage 1979).
- Limburg Stirum, S.J. van, *Varen in oorlogstijd. De lotgevallen van de Nederlandse koopvaardij in den Tweeden Wereldoorlog* (Amstersdam 1943).
- Mahoney, Tom, 'Raising the dead ships', *Popular Mechanics* 85 vol. 3 (March 1946) 169-175.
- Morison, Samuel Eliot, *History of the United States naval operations in World War II. Volume I. The Battle of the Atlantic September 1939- May 1943* (Boston 1947).
- Münching, L.L. Von, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog* (2e druk; Bussum 1979).
- Sheard, Bradley, *Lost voyages. Two centuries of shipwrecks in the approaches to New York* (New York 1998).

Geraadpleegde websites:

leiden.courant.nu

njscuba.net

uboat.net

www.marhisdata.nl