



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Nederland en de Poolse visserij rond de tweede wereldoorlog

Groot, S.J. de

Citation

Groot, S. J. de. (1984). Nederland en de Poolse visserij rond de tweede wereldoorlog. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 3(1), 31-51. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305664>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305664>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Jaar	Aantallen schepen ingeklaard te Dordrecht	Schiedam
1741		158
1742		170
1743		291
1744		151
1745		178
1746		237
1747		311
1748		322
1749		299
1750		296
1751		252
1752	264	217
1753	254	222
1754	294	244
1755	250	283
1756	251	187
1757	198	66
1758	246	92
1759	273	197
1760	231	294
1761	266	313
1762	205	233
1763	219	186
1764	262	208
1765	286	164
1766	301	139
1767	253	120
1768	274	156
1769	240	151
1770	277	197
1771	274	170
1772	269	191
1773	303	166
1774	273	199
1775	276	203
1776	283	278

Noten

1. F. Snapper, 'De generale lijsten van de schepen die in de perioden 1758-1761 en 1783-1786 in Holland zijn binnengekomen' in: *Economisch en Sociaal-Historisch Jaarboek XLII* ('s-Gravenhage, 1979) 27. Deze generale lijsten werden in de periode 1754-1774 in een van de januarinummers van het volgende jaar van de *Oprechte Haerlemse Courant* afgedrukt.
2. Ik ben mejuffrouw drs. A.J. Flipse van de Stichting Museum Enschedé te Haarlem en haar assistente Mevrouw C.L. Landkroon zeer dankbaar voor de hulp bij het verzamelen van de gegevens uit de *Oprechte Haerlemse Courant*. Tevens wil ik hier mijn dank betuigen aan de directie van het Rijksmuseum Het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam voor het ter beschikking stellen van hun fotograaf, de heer Quispel voor het maken van de foto's, die in bijlage I zijn opgenomen.
3. Algemeen Rijksarchief, Archieven van de Admiraliteitscolleges 1586-1795, XXI Bisdome, 226.
4. ibidem.
5. Gemeente Archief Rotterdam, Handschriften Verzameling, 3304
6. R. Bijlsma, 'Rotterdam's scheepvaartverkeer in de achttiende eeuw' in: de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* van 25 november 1905, eerste blad A.
7. zie noot 5, blad 1.
8. F. Snapper, 'Statistische gegevens betreffende de Zeeuwse convooien en licenten uit de 17e- en 18e eeuw' in: *Economisch-Historisch Jaarboek LXXX* ('s-Gravenhage, 1963) 264.
9. Dit wordt vermeld aan het slot van elk van de "Lijst van schepen ingekomen in de Goeree-Maas, uytgezeyld uyt de Goeree-Maas", zoals aangetroffen in de *Oprechte Haerlemse Courant*.
10. Joh. De Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (Amsterdam, 1959) 194.

Nederland en de Poolse visserij rond de tweede wereldoorlog

Dr. S.J. de Groot

De Nederlands-Poolse visserij-samenwerking in de jaren voor en na de tweede wereldoorlog (1931-40; 1946-52) vormt een boeiend facet in de visserijgeschiedenis van beide landen. Wat Nederland betreft, gaat het daarbij vooral om de vooroorlogse periode, toen kapitaal in Poolse visserij-ondernemingen werd geïnvesteerd, waardoor het mogelijk werd in de Noordzee gevangen haring zonder invoerrechten Polen binnen te voeren en af te zetten. Voor Polen bood het de mogelijkheid, eerst op zeer beperkte schaal, kennis te vergaren om zelfstandig de visserij buiten de Oostzee te kunnen gaan beoefenen.

Onderzoek naar deze samenwerking werd uitvoerig verricht door prof.dr. A. Ropelewski van het Instituut voor Zeevisserij (Mosrki Instituut Rybacki) te Gdynia, Polen. Dit artikel is tot stand gekomen uit correspondentie tussen het Poolse instituut en het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden. Eerlijkheidshalve moet worden gezegd, dat meer informatie van Poolse zijde is ontvangen, met name een serie artikelen en een boek, dan van Nederlandse zijde kon worden aangedragen.^{1 en 2} Over een en ander werd reeds mededeling gedaan door De Groot (1980)³. Gezien de nieuwe gegevens die getraceerd werden, kon dit samenvattende artikel worden geschreven.

De periode 1931-1939

De eerste contacten tussen Nederland en Polen dateren van omstreeks 1925 toen

het hoofd van de Afdeling Visserijen van het Poolse Ministerie van Landbouw, Dr. Lubecki, Nederland bezocht. Voortgezette besprekingen over visserijsamenwerking vonden in 1927 plaats, met name over visserij op de Noordzee, de "diepzeevisserij" (verre visserij). De Polen refereren aan "diepzeevisserij" in tegenstelling tot de visserij in de thuiswateren, de Oostzee. Het ontbrak de Polen zowel aan vakkennis als aan kapitaal. Dit was de reden dat er verschillende rederijen werden opgezet, met gemengd kapitaal, met een officiële thuishaven in het moederland (Gdynia) en een feitelijke thuishaven in Nederland (Scheveningen, Vlaardingen, IJmuiden). Nederlandse reders staken veel geld in deze ondernemingen. Het was een goede investering om in de crisisjaren het hoofd boven water te houden. Dit komt duidelijk tot uiting in de stukken: de Poolse spreken van Nederlandse vertegenwoordigers, de Nederlandse van directeurs. Beide zienswijzen zijn te verdedigen. Tot welke bittere consequenties dit zou leiden zal later in dit artikel naar voren komen. Niet alleen in Polen zochten Nederlandse reders naar deze soort van joint-venture uitbreidingen. De merkwaardige status van de stad Dantzig verschaftte gelijke kansen voor de Nederlandse ondernemingslust. Een tiental Nederlandse schepen en hun bemanningen werden onder de Dantziger vlag gebracht. Zo kon haring wederom vrij van invoerrecht Polen worden binnengebracht, daar een verdrag tussen Dantzig (het huidige Gdansk) en

Polen de vrije invoer regelde.⁴ Het aantal Polen op de schepen, loggers en trawlers, bedroeg in de vooroorlogse periode 212 (53%); zij vervulden vrijwel uitsluitend de lagere functies. Nederlanders waren schipper, stuurman, machinist of bootsman. In totaal waren er 186 (47%) Nederlanders op de Poolse Diepzeevloot (loggers en trawlers). De feitelijke samenwerking dateert vanaf 1931 met de oprichting van de Pools-Nederlandse Verre Visscherij Maatschappij "Morze Północne" (afgekort Mopol – Morze Północne Towarzystwo dla Polowij Sledzi Spółka Akcyjna) te Gdynia. In tegenstelling tot de wettelijke verplichting dat van een Pools bedrijf minstens 51% van de aandelen in Poolse handen diende te zijn, werd hiervan afgeweken. De Nederlandse zijde werd vertegenwoordigd door J. van der Toorn en D.C. Muhring. Als basis voor de acht schepen van Mopol werd Vlaardingen gekozen. De schepen – vier motorloggers, een stoomdrifter, drie stoomloggers – waren afkomstig van de firma N.V. Van Toor's Stoomvisscherij Maatschappij, Vlaardingen. Als Nederlandse agent/directeur trad J. van Toor Czn te Vlaardingen op. De meeste bemanningsleden en alle schippers, stuurlieden en machinisten waren Nederlanders. Dit resulteerde in gemiddeld veertien à vijftien Nederlanders en twee Polen per schip. De eerste Polen kwamen in mei 1931 op de schepen, de aanvang van de Pools-Nederlandse samenwerking. De Poolse autoriteiten vonden het raadzaam de Mopol in 1934 op te heffen op grond van wettelijke onregelmatigheden. De schepen kwamen weer terug onder Nederlandse vlag bij rederij Van Toor⁵ (tabel 1). Vanaf 1933 – 1939 voer een vijftiental voormalige motorloggers, voorheen van "Reederij v.h. A. van der Toorn Jzn", vanuit Scheveningen op de haringdrijfnetvisserij onder Poolse vlag (tabel 2). Zij waren ondergebracht in de Poolse Maat-

schappij "Mewa" (Towarzystwo Okretowe Dalekomorskich Polowów "Mewa" Spółka Akcyjna) opgericht met Pools-Nederlands kapitaal, met als directeuren/vertegenwoordigers Joh. en A.C. van der Toorn. Zij waren met W.C.D. Hoogendijk uit Vlaardingen tevens voorname aandeelhouders. A.C. van der Toorn werd later vervangen door M. Niemcow⁶. De Poolse schepen voeren voor de Nederlandsche Visscherijcentrale, een door de regering in 1934 opgerichte crisisorganisatie belast met de uitvoer van overheidsmaatregelen. In 1934 ging het volledig eigendom van de schepen over naar het Poolse moederbedrijf te Gdynia. Elf van de vijftien schepen gingen na 1945 weer over in Nederlandse handen, de meeste bij Rederij N.V. v.h. Arie van der Toorn te Scheveningen⁷. Van de 210 opvarenden van de "Mewa"-vloot waren in de beginjaren (1933-34) 32 Pool; in 1937-38 was dit opgelopen tot 123. Verschillende Poolse zeelieden waren afkomstig uit Poolse families die in Zuid-Limburg woonden en die deel uitmaakten van de mijnwerkersgemeenschap aldaar. Door de "Mewa" werd een Pools zeeliedentehuis gesticht te Scheveningen. Het Apostolaat ter Zee hielp mee aan het oprichten van een kapel voor de rooms-katholieke Poolse zeelieden⁸. De Maatschappij "Mewa" viel onder de Nederlandse Zee-ongevallenwet, in tegenstelling tot de andere Poolse rederijen in ons land. De "Mewa" was aangesloten bij de "Reeders Vereeniging voor de Nederlandsche Haringvisscherij" alsmede bij de "Haringvisscherij-Onderlinge". De schepen van de "Mewa" en de "Mopol" behielden hun Nederlandse registratienummers, alleen de oorspronkelijke thuishavenletters werden vervangen door GDY (Gdynia). De schepen werden uitsluitend voor de haringdrijfnetvisserij (visserij met de vleet) gebruikt en werden 's winters opgelegd. Belangstelling van Poolse zijde voor de

haringdrijfnetvisserij bleef voortduren. Reden dat het Poolse Ministerie van Industrie en Handel besloot tot de nieuwbouw van een aantal motorloggers. Het werden er drie: de Korab I, II, III. De eerste twee werden in Duitsland gebouwd, de laatste te Dantzig⁹. De schepen werden ondergebracht in de Maatschappij "Korab" (Towarzystwo Polowów Dalekomorskich "Korab") te Gdynia, opgericht met uitsluitend Pools kapitaal. De schepen voeren vanuit Vlaardingen, waar J. Pot Fzn als Nederlandse zakenbehartiger/directeur optrad. Rederij A. van der Toorn te Scheveningen trad in dezelfde functie op voor de Poolse Maatschappij "Delfin" (Delfin-Polowy Dalekomorskie Spółka Akcyjna), die met twee motorloggers, Delfin I en Delfin II, de haringdrijfnetvisserij beoefende¹⁰. Deze maatschappij was nauw verbonden met de "Mewa" en opgericht met maatschappelijk kapitaal. Zowel de Korab als Delfin schepen hadden Nederlandse schippers en gemengde Nederlands/Poolse bemanningen. Het element van opleiding is duidelijk waar te nemen doordat Poolse bemanningsleden afkomstig van "Mewa" en "Mopol" overgingen naar deze schepen. Dat het opleidingswerk van de Nederlandse schippers erkenning vond blijkt duidelijk uit de vijf onderscheidingen die de Poolse gezant Babinski aan vijf schippers uitreikte. De schippers Bal, de Graaf, Moos, Pronk en Verbaan ontvingen het Zilveren Kruis van Verdienste. De vangsten van de Poolse haringdrijfnetvisserij uitgeoefend vanuit Nederlandsche havens werden opgenomen in de Nederlandse visserijstatistiek in de jaren 1932-38¹¹. In de jaarlijkse overzichten staan een enkele maal tevens kleine bijzonderheden over de Poolse schepen, zoals het op het strand lopen in november 1934 te Katwijk van een van de "Mewa" motorloggers. Een vergelijking van de vangsten van Nederlandse en Poolse

motor- en stoomloggers in de jaren 1932-39 levert een interessant beeld op. De vangsten zijn per reis berekend en vervolgens is de Poolse vangst uitgedrukt in de Nederlandse vangst per reis over het zelfde jaar (tabel 3)¹². Alleen het eerste jaar, 1932, blijven de Poolse haringvangsten even onder het Nederlandse gemiddelde. Daarna liggen de vangsten altijd boven de Nederlandse vangsten met uitschieters van 77% en 35% meer in 1934 en 1935. De reden zal gezocht dienen te worden in een aantal factoren. Het belang van de Nederlandse vennoten zal gezorgd hebben voor een goede selectie van de Nederlandse schippers, stuurlieden en machinisten. Ook de keuze van matrozen moet goed geweest zijn. Het feit dat de door de Poolse schepen gevangen haring belastingvrij ingevoerd kon worden in Polen zal veel verklaren. Behalve de haringdrijfnetvisserij gingen de Polen ook de trawlvisserij buiten de Oostzee beoefenen als tak van hun Diepzeevisserij. Hiervoor werd contact gezocht met Engeland en wel met de Boston Deep Sea Fishing and Ice Co Ltd te Fleetwood. Dit bedrijf nam financieel deel in de op te richten Maatschappij "Pomorze" (Polowów Dalekomorskich "Pomorze") te Gdynia in 1937. Het bedrijf kocht een zestal trawlers, vijf in Engeland en een in Frankrijk¹³. De bemanning van deze schepen bestond uit Poolse en Nederlandse vissers. Nederlandse bemanningen werden aangeworven via de agent van de firma Leen Parlevliet te IJmuiden. Het aantal Polen en Nederlanders was vrijwel gelijk: Polen 44 man (48%), Nederlanders 47 man (52%). Kijken wij naar de functieverdeling, dan zien wij een ander beeld: de Nederlanders vervulden alle belangrijke functies (schipper, stuurman, 1e machinist) en de helft van de overige functies met uitzondering van tremmer, kok en scheepsjongen. In tabel 4 worden de namen gegeven van de bemanningen van de schepen van "Pomorze" in 1938

en het Nederlands aandeel daarin. De schipper ontving 5% van de besomming, 1e machinist 1,85%, stuurman 1,35%, 2e machinist 1,10%, bootsman en oudste matroos 0,85%, matroos 70%, kok en scheepsjongen 0,50%.

De Maatschappij "Pomorze" begon in 1938 met de uitwerking van een plan om huizen te bouwen voor haar werknemers in de nieuwe Poolse visserijhaven Władysławowo. In de plannen werd ook een 20-tal huizen voor Nederlandse vissers en hun gezinnen opgenomen, die de training van Poolse vissers ter hand zouden gaan nemen. Dit geeft duidelijk de waardering van de Polen voor de vakkennis van de Nederlandse visser aan. De 2e wereldoorlog heeft de uitvoering van deze bouwplannen verhinderd. De schepen van "Pomorze" kwamen regelmatig te IJmuiden binnen. Gezien het aantal Nederlandse opvarenden is dat niet verwonderlijk¹⁴. De Maatschappij "Korab" kocht in 1939 een oude Franse trawler van 275 ton die in dienst kwam als Korab IV. Dit werd nagevolgd door de Maatschappij "Delfin", die twee trawlers ging exploiteren, de Deltra I en II. In 1939 werd een nieuwe Poolse Maatschappij opgericht om de trawlvissers te gaan uitoefenen: de Maatschappij "Ławica" (Polsce Towarzystwo Polowów Dalekomorskich "Ławica") te Gdynia. Deze maatschappij kwam tot stand met uitsluitend Pools kapitaal. Zij kocht een Noorse trawler die de naam Ławica kreeg.

Dat Nederlanders vaak in Polen kwamen met de Poolse schepen blijkt wel uit het feit dat een tweetal predikanten, een Nederlands-Hervormd, ds. Terlaak-Poot uit 's Gravenhage, en een Gereformeerd, ds. Heida uit Vlaardingen, in juli 1939 Gdynia en Dantzig bezochten. Het doel was als bestuurders van de Nederlandse Zeemans Centrale aldaar op te komen voor de "zedelijke en geestelijke" belangen van de Nederlandse zeelieden en te komen tot het stichten van zee-

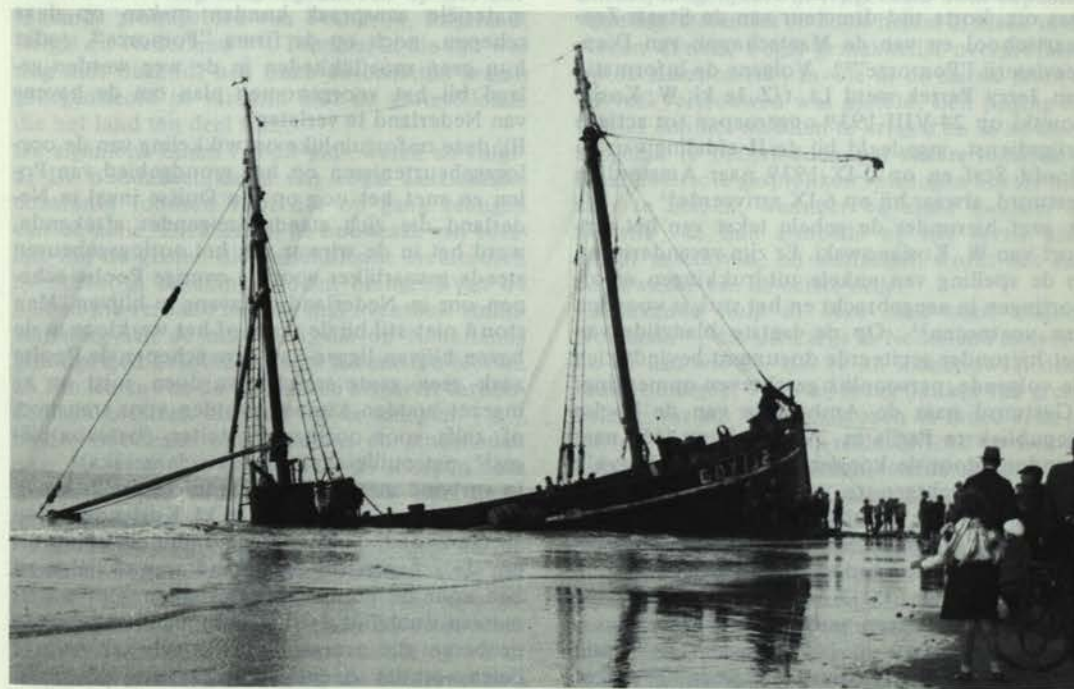
manshuizen. Veel zal van deze initiatieven niet terecht zijn gekomen¹⁵. Samenvattend kunnen wij constateren dat de Poolse "diepzeevisserij"-vloot aan de vooravond van de 2e wereldoorlog twintig motorloggers en tien trawlers telde. Het aantal opvarenden bestond voor ongeveer de helft uit Nederlandse vissers, die vrijwel allen belangrijke scheepsfuncties vervulden (schipper, stuurman, machinist).

De periode 1939–1940

Met het uitbreken van de 2e wereldoorlog op 1 september 1939 met de inval van de Duitsers in Polen kwam tevens een einde aan de snelle opbloei van de Poolse Diepzeevisserij. In vele havens, o.a. Nederlandse, zochten de Poolse vissers een goed heenkomen. Het document gevonden door Ropelewski werpt een schril licht op de Nederlandse vennoten van de Poolse visserijmaatschappijen in ons land. Het is waard dit document, dat ook in het Pools vele stijlgebreken bezit, weer te geven in een zo letterlijk mogelijke vertaling. Het document is het verslag van een Pools marineofficier, Kommandor Podpurucnick (Luitenant ter Zee 1e klasse) Władysław Kosianowski. Dankzij mevrouw J. de Bruin-Koch te Groningen volgt hier de complete vertaling van het document, voorafgegaan door een enigszins ingekorte inleiding van Ropelewski¹⁶. Weggelaten zijn slechts enkele feiten die uitvoeriger in het hiervoor liggende stuk werden behandeld. Enige noten werden aan die van Ropelewski toegevoegd ter verduidelijking.



*De stoomdrifter GDY 53 "Wanda" van de rederij "Morze Polnocne" op de Nieuwe Waterweg, 1931-1934
Fotocollectie Visserijmuseum, Vlaardingen*



*De motorlogger GDY 132 "Mewa X" gestrand bij Katwijk, 27 oktober 1935
Fotocollectie Visserijmuseum, Vlaardingen*

Prof. Dr. Andrzej Ropelewski (Gdynia).

Vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond de Poolse diepzeevisserijvloot¹⁷ uit 30 schepen: 20 loggers en 10 trawlers. Het lot van de Poolse loggers en trawlers gedurende de eerste paar weken na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd tot nu toe niet uitvoerig in onze literatuur besproken. Ik vul deze lacune nu aan door een document te publiceren, dat mij in 1970 ter hand werd gesteld door de eigenaar ervan, de heer Henryk Tetzlaff uit Warschau, een man die zowel vóór 1939 als ook na mei 1945 goed bekend was in kringen van het administratieve orgaan van onze marine.¹⁸

Dit document is één van de afschriften in getypt schrift met als titel "De zaak van het terugtrekken van de Poolse visserij schepen uit Nederland" opgemaakt op 6-X-1939 door Lt. t/Z 1e kl. Władysław Kosianowski, die daar indertijd werkzaam was als vice-consul op het Poolse Hoofdconsulaat¹⁹. Władysław Kosianowski (1895-1966) was in de periode tussen de beide wereldoorlogen marine-officier tot 1934, toen hij op non-actief gesteld een loopbaan als burger begon bij instellingen en ondernemingen van het administratief orgaan van de marine. Hij was o.a. korte tijd directeur van de Staats-Zeevaartschool en van de Maatschappij van Diepzeevisserij "Pomorze"²⁰. Volgens de informatie van Jerry Pertek werd Lt. t/Z 1e kl. W. Kosianowski op 24-VIII-1939 opgeroepen tot actieve krijgsdienst, ingedeeld bij de II afdeling van de Hoofd Staf en op 2-IX-1939 naar Amsterdam gestuurd, alwaar hij op 6-IX arriveerde²¹.

Ik geef hieronder de gehele tekst van het rapport van W. Kosianowski. Er zijn veranderingen in de spelling van enkele uitdrukkingen en afkortingen in aangebracht en het stuk is voorzien van voetnoten²². Op de laatste bladzijde van het hieronder geciteerde document bevindt zich de volgende, persoonlijk geschreven opmerking: "Gestuurd naar de Ambassade van de Poolse Republiek te Parijs in 2 exemplaren (één naar London) door de koerier, de heer Jabczyk". De eerste echtgenote en de dochter van de Oudste Officier Kosianowski, aan wie ik de tekst heb getoond, getuigden dat die was geschreven door de hand van W. Kosianowski.

Het rapport van Lt. t/Z 1e kl. Władysław Kosianowski behoeft geen verdere toelichting. Het is duidelijk en geeft in het algemeen de daarin aangeroerde problemen goed weer. Er moet alleen nog aan toegevoegd worden, dat de Poolse emigratie-autoriteiten korte tijd later twee

officieren van de Poolse koopvaardij naar Nederland stuurden — Bronisław Abramowski en Janusz Nowaczyński — die het vervoeren van de vier schepen van de onderneming "Delfin" uit Nederland naar Frankrijk organiseerden²³. Daarmee eindigde de zaak van het wegvoeren van de 8 Poolse vissersschepen, waarvan in het rapport van W. Kosianowski sprake is.

De zaak van het terugtrekken van Poolse vissersschepen uit Nederland

Op het moment dat de oorlog dreigde en in de loop van de eerste dagen van de oorlog voeren alle Poolse diepzeevisserij schepen, voor zover ze zich op dat moment in de Noordzee bevonden, naar Nederland²⁴. De schepen (trawlers) van de Maatschappij "Pomorze", die in grotere mate samenwerkte met Engeland, begonnen zich meteen gereed te maken om uit te varen naar Engelse havens om van daaruit de visserij eventueel voort te zetten. Het Hoofd Consulaat van de Poolse Republiek in Amsterdam stelde al het mogelijke in het werk om bij deze actie te helpen en met succes. Uit Engeland kwam bericht dat men op de aldaar gelegen bases kon rekenen. Er waren echter geen Nederlanders die enige materiële aanspraak konden maken op deze schepen, noch op de firma "Pomorze", zodat hun geen moeilijkheden in de weg werden gelegd bij het voorgenomen plan om de havens van Nederland te verlaten.

Bij deze onfortuinlijke ontwikkeling van de oorlogsgebeurtenissen op het grondgebied van Polen en met het oog op een Duitse inval in Nederland die zich steeds dreigender aftekende, werd het in de wirwar van het oorlogsgebeuren steeds gevaarlijker voor de overige Poolse schepen om in Nederlandse havens te blijven. Men stond niet stil bij de vraag of het werkloos in de haven blijven liggen van deze schepen de Poolse zaak geen grote schade zou doen, juist nu ze ingezet zouden kunnen worden voor transport of zelfs voor oorlogsactiviteiten (bateaux-pièges²⁵, patrouilleschepen of iets dergelijks).

In verband met de reeds eerder vermelde moeilijkheden werkte Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski op 19 september 1939 een bijzonder actieplan uit om de schepen uit Nederland weg te halen en hen voor de Poolse vlag te redden. Het was al meteen duidelijk dat het geen enkele zin had te proberen alle overgebleven 23 schepen weg te halen, omdat onder deze 23 schepen de 15 schepen van de Maatschappij "Mewa" behoorden. Die waren door de aandeelhouders van de-

ze Maatschappij financieel zo zwaar "belast"(!) — wat Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski zeer wel bekend was²⁶ — dat er geen sprake van zou kunnen zijn om voornoemde Nederlandse aandeelhouders er toe te bewegen deze schepen te laten gaan. Onvoorwaardelijk zouden zij enorme bedragen hebben geëist als vergoeding (!) voor het door hen geïnvesteerde kapitaal²⁷. Overigens waren de schepen van de "Mewa" (met uitzondering van 3 enigszins gemoderniseerde) zeer oude schepen met zeer zwakke motoren en vermoedelijk zelfs met in twijfelachtige staat verkerende rompen.

De overige 8 schepen echter vertegenwoordigden wel een aanzienlijke waarde. Ze behoorden aan de Maatschappij "Korab" (3 absoluut nieuwe loggers, gebouwd met staatsfondsen en nog niet door de Maatschappij "Korab", waaraan ze in exploitatie gegeven waren, afbetaald (!), en 1 oudere maar nog volkomen goede trawler) en aan de Maatschappij "Delfin" (2 absoluut nieuwe loggers, eveneens geleverd door de Poolse regering en niet afbetaald (!) door de firma, en 2 oudere maar ook volkomen goede trawlers. Het door Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski uitgewerkte plan, dat naar Parijs werd gestuurd, werd door de auteur van het plan op de volgende wijze geadresseerd: "Aan de bevoegde Poolse Autoriteiten in oorlogsangelegenheden op het buitenlands grondgebied van Frankrijk, Engeland, België en Nederland"²⁸. Immers, in die tijd was nog niet bekend, hoe onze autoriteiten waren georganiseerd in verband met de grote ellende die het land ten deel viel.

De algemene lijnen van dit plan waren als volgt:

a) De noodzakelijkheid van nogal aanzienlijke constante fondsen voor het op gang brengen van de actie. Dit hield in de noodzaak van betalen van de kosten die verschillende crediteuren eventueel in rekening zouden brengen, van de kosten die verband hielden met eventuele steunverlening aan de matrozen, die op Nederlands grondgebied absoluut zonder inkomsten bleven, en ten slotte van de technische uitgaven verbonden aan het doen uitvaren van de schepen.

b) De noodzaak om kapiteins en stuurlieden naar Nederland te zenden om de schepen naar zee te brengen en ze te begeleiden naar de te adviseren haven.

Het plan ging uit van de hoofdgedachte dat de schepen behouden moesten blijven voor de Poolse vlag. Daarom ook werd in het plan suggereerd om uit Casablanca, waar twee schepen van de marineschool door de oorlog waren verrast²⁹, officieren te halen, die eventueel met speciaal vervalste documenten naar Nederland zouden komen. Zij zouden de schepen onder

hun commando moeten nemen, daarop een behoorlijke levenswijze en werk moeten organiseren en hen gereed doen maken voor de reis.

Klaarblijkelijk deden er zich enige moeilijkheden voor met het sturen van Poolse officieren, toen bleek dat voor het weghalen van de schepen uit Nederland Franse kapiteins arriveerden. De afhandeling van de financiële zaken bevond zich eveneens in Franse handen. Het is duidelijk dat dit geschiedde in verband met de situatie van de Poolse schatkist, maar men moet echter opmerken dat deze beide factoren het ten uitvoer brengen van het plan om de Poolse schepen uit Nederland te redden, bemoeilijkten. Er moet opgemerkt worden dat reeds vóór het moment waarop enige concrete actie ondernomen zou worden (en dat was pas op het ogenblik dat de Poolse instanties in Nederland officieel mededeling deden over samenwerking met de Franse instanties), alle voorbereidingen gedaan waren. Er werden dus gesprekken gevoerd met de Nederlanders die de administratie van onze schepen in Nederland verzorgden en er werden belangrijke en moeilijke werkzaamheden in de zeemanssector verricht. Onder de matrozen was moedeloosheid, verbittering, wanhoop en zelfs desoriëntatie op staats-politiek terrein waar te nemen. Het waren de eerste verschijnselen van onrust, mogelijkterwijs (!) gezaaid door bepaalde vijandige instanties en zoals helaas al bleek in de weken daarna, nogal gemakkelijk overgebracht op de Kaszubiërs³⁰, in wie in de laatste jaren al zo veel vertrouwen was gesteld. Een poging intensief contact met hen te krijgen en ze zo sterk mogelijk te beïnvloeden, gaf zekere resultaten. Maar abstracte gesprekken vermogen echter niet zeer te helpen, wanneer bij arme mensen de kwestie van hun armoede op het eerste plan wordt geschoven, bij sommigen wordt het dan een kwestie van de eerste orde.

Uitstekende hulp in deze zaak bood majoor Nowiński³¹, die uit Parijs in Nederland arriveerde en aan wie Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski deze zaak voorlegde. Toen hij inzag dat het van groot belang was om bij de matrozen de moed er in te blijven houden en een reële invloed op hen te kunnen blijven uitoefenen, stelde majoor Nowiński aan luitenant Kosianowski een bedrag van 1500 dollar ter beschikking als interventiefonds ter plaatse uitbetaald door het hoofd van de lokale buitenpost van de II Afdeling³².

Het is nodig op te merken dat de Nederlanders, met wie de Poolse firma's samenwerkten, zich niet zo loyaal toonden en er in ieder geval meer op uit leken te zijn voordeel te trekken uit de dramatische situatie van Polen. Er is aanleiding te veronderstellen dat zij eenvoudigweg dach-



Ltz. 1e Klasse Władysław Kosianowski te Amsterdam, herfst 1939

Foto afgestaan door Prof. Dr. A. Ropelewski aan auteur

ten, in deze enorme verwarring en in verband met de tijdelijke rampen die Polen troffen, goede zaken te kunnen doen door alle schepen aan zich te trekken. Hiermee wordt wellicht het feit verklaard waarom zij het openbaar maken en duidelijk documenteren van hun materiële eisen enorm traineerden, het inwilligen waarvan de bevoegde Poolse instanties zou toestaan de schepen onder hun "hoede" te nemen en naar eigen goeddunken daarover te beschikken. Sinds lange tijd was de zaak van het onderhandelen met de tijdelijke administrateurs van deze schepen (die ook aandeelhouders waren) in handen gegeven van een advocaat, de heer Hanks-Drielsma in Rotterdam, die naar het schijnt zich werkelijk oprechte inspanningen getroostte om het Hoofd Consulaat van de Poolse Republiek zo veel mogelijk te helpen.

Mogelijk betrouwbaarder dan de anderen was een zekere heer Joost Pot uit Vlaardingen, die de administratie van de schepen van de Maatschappij "Korab" verzorgde³³. In de ogen van de Poolse instanties verloren de heren Van der

Toorn³⁴ en Hoogendijk³⁵, die gedurende lange tijd in Polen verbleven, zeer veel van hun achtting. Deze laatsten namen zowel tegenover de Poolse matrozen als ook ten aanzien van de hele kwestie van het terugtrekken van de schepen uit Nederland een bijzonder kwaadaardige houding aan, met een bepaalde roofzuchtige geestdrift. Daarom ook speelden zaken, als men het zo kan uitdrukken, "van firma-personele organisatie" een beslissende rol voor de volgorde van de terugtrekking van de schepen. In een pas later (op 4-X-1939 des avonds) door Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski uit Londen ontvangen dépêche stond de instructie in het begin de 3 loggers van "Korab" en de 2 loggers van "Delfin" als schepen behorend tot de (Poolse) Staat terug te trekken, waarna werd geadviseerd de trawler "Korab" en de 2 trawlers van "Delfin" terug te trekken als schepen gekocht van het geld van de reeds vermelde firma's. De logische volgorde van het terugtrekken van de schepen kon niet worden uitgevoerd juist met betrekking tot bovenvermelde enig bestaande mogelijkheid om de zaken af te handelen vanuit het gezichtspunt van persoonlijke verhoudingen.

De zaak van het terugtrekken van de schepen van "Korab" werd, hoewel die zeer moeilijk was, echter definitief afgehandeld op 4 oktober 1939, toen op 19 uur 4 schepen van de firma "Korab" de haven van Vlaardingen verlieten. Op ieder van de schepen waren twee Franse kapiteins aan boord gegaan. Dit was gedaan vanuit twee overwegingen. Ten eerste (toen) de Franse kapiteins bij de Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski verschenen, begonnen zij er zich over te beklagen, dat zij zeer eenzaam zouden zijn op de schepen temidden van een uitsluitend Poolse (!) bemanning, ten tweede was het duidelijk, dat ook de kwestie van het versturen van de vier schepen van "Delfin" nog enige dagen zou worden uitgesteld, terwijl een nerveuze houding ten aanzien van de Fransen (een zaak, waarvan zij zich de moeilijkheid wellicht niet realiseerden) het werk voor de Poolse instanties in Nederland enorm zou bemoeilijken en onnodige verwarring zou veroorzaken.

Er moet opgemerkt worden, dat in de actie van het terugtrekken van de schepen de meest uiteenlopende moeilijkheden zich opstapelden. Dat waren moeilijkheden niet alleen veroorzaakt door de Nederlanders uit materiële overwegingen. Er waren ook enorme moeilijkheden met de bemanning, waaronder zich in het begin enkele matrozen bevonden, maar later ook grotere aantallen, die van uur tot uur hun beslissingen, opvattingen en houding veranderden. De tijdelijke ramp voor Polen, het plunderen door de

Duitsers van gebieden waarvan het merendeel der matrozen vandaan kwam, de dikwijls verwarrende berichten gelezen in de Nederlandse kranten, agitatie van de vijand en dergelijke factoren hadden een deprimerende en hysterische invloed op de mensen, ondanks het feit dat men zich voortdurend om hen bekommerde. Er deed zich onder andere een geval voor, dat een matroos, die zich een goede gedisciplineerde werknemer en een goede Pool had getoond, plotseeling iets hysterisch uitschreeuwde als dat hij nu altijd de Duitsers boven zich zou hebben en dat als hij te ver weg in werkzaamheden voor Polen zou zijn geëngageerd (vermoedens betreffende het indelen in het Poolse leger in Frankrijk), dat zijn familie in Pomorze³⁶ zou worden uitgemoord. Vlak voor het tijdstip waarop de schepen van de "Korab" zouden vertrekken, kwam het dramatische bericht, dat geen van de matrozen van de schepen van "Korab" zou weggaan. Diezelfde nacht nog begaf Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski zich in gezelschap van Kap. Lt. t/Z Kadulski³⁷ per auto naar de matrozen. Pas in de ochtend gelukte het de situatie te beheersen. De stemming was gestegen, op de "Korab" werd een verantwoord aantal matrozen ingescheept, voor de schepen van "Delfin" bleef ook een groep betrouwbare lieden, op de "Delta's"³⁸ werd de stemming voortdurend op het juiste peil gehouden.

Bij al deze moeilijkheden deden er zich ook nog moeilijkheden voor van de kant van die mensen, die in de actie van het terugtrekken van de schepen het meest behulpzaam moesten zijn — in dit geval is er sprake van de Fransen. Misschien zou de gezondheidstoestand van de Franse Consul, de heer Flandin (die, naar men zei, nog aan een shock van de wereldoorlog leed) een verklaring zijn voor datgene, wat er gebeurde op het moment, waarop efficiënte en discrete actie noodzakelijk was.

De Poolse instanties in Nederland dachten, dat zij het beheer voor de gehele actie in eigen handen zouden hebben en dat dus de ter beschikking gestelde 2 miljoen franken ook voor het ten uitvoer brengen van deze actie werkelijk beschikbaar zouden zijn aan de mensen, die van Poolse zijde erop toezagen, dat de Franse kapiteins meteen de schepen overnamen en op reis gingen. Het bleek echter, dat de Franse instanties, de marine-attaché van Frankrijk en meer nog de Franse Consul de heer Flandin voortdurend bijna iedere stap van de Hoofd Consul van de Poolse Republiek in Amsterdam wilden controleren, precies over bijna alles ten aanzien van de materiële eisen van de Nederlanders wilden weten, rechtstreeks met hen wilden onderhan-

delen, rechtstreeks geld wilden uitbetalen en dergelijke, (toen) gebeurde het, dat Consul Flandin (om onbekende reden) zich persoonlijk naar de Amsterdamsche Bank begaf, waar hij over dit onderwerp bepaalde gesprekken heeft gevoerd, en nog erger, dat hij in direct contact met de advocaat de heer Hanks-Drielsma trad en in dit geval het aandeel van de Fransen in deze actie onthulde. Voor een ogenblik had men kunnen denken, dat de Nederlandse autoriteiten in deze zaak zouden interveniëren, omdat ze het vermoeden hadden gekregen, dat de Pools-Franse actie niet zo onschuldige doeleinden had, zoals voortdurend werd voorgesteld in verband met de wens om de schepen uit Nederland weg te voeren. Het is waarschijnlijk alleen te danken aan de discretie van de advocaat, dat er niets is gebeurd.

Gedurende lange tijd wilde de heer Flandin, alsof hij bang was het geld uit handen te geven, dit niet ter beschikking stellen aan de Hoofd Consul van de P(oolse) R(epubliek) in Amsterdam, die met de advocaat de procedure had afgesproken. Bovendien begon het aanhouden de eisen van de Consul Flandin, dat op de schepen de Franse vlag zou worden gehesen, een zekere onrust te veroorzaken. Een andere zaak is, dat de heer Flandin klaarblijkelijk niet thuis was in marinevoorschriften, die het veranderen van een vlag niet zo gemakkelijk toestaan. Zijn koortsachtige stellingname echter ten aanzien van de zaak, toen deze hem werd voorgesteld als toch zeer dringend, kon redenen tot een zekere ongerustheid blijven geven. Toen hij namelijk ten slotte toegaf, dat men gelijk had, dat er met deze zaak niet kon worden getruuzeld, begon hij enthousiast en blij in zijn handen te wrijven en uit te roepen: "C'est une affaire épatante!". Duidelijk gaf hij te kennen, dat de transactie prachtig was afgehandeld, omdat hij van mening was, dat in ruil voor het door Frankrijk te betalen bedrag van enige 10.000-den guldens, enige prachtige schepen onder Franse vlag zouden komen.

Nu waren alle voorbereidingen getroffen om de overige vier schepen van de Maatschappij "Delfin" (op) te sturen. Op het categorisch aandringen van de advocaat begonnen de heren Van der Toorn en Hoogendijk ten slotte hun eisen kenbaar te maken. Onafhankelijk hiervan deden zij onverstandige stappen, die de matrozen onmiddellijk verbitterden, terwijl ze de zaak van het terugtrekken van de schepen zeer veel schade berokkenden (en dus ook hiermee verbonden het aan hen uitbetalen van de schulden). Zij arriveerden bijvoorbeeld in het gezelschap van enige politie-agenten op de schepen, dwongen het

vuur onder de ketels uit te doen, hoewel dat nodig was voor de verwarming, confisqueerden ten slotte gerechtelijk de schepen, probeerden bijna met geweld de matrozen van de schepen te gooien en om druk op hen uit te oefenen zagen zij er op toe dat het geven van levensmiddelen hun werd onthouden. Dit alles moest telkens worden rechtgezet door de verantwoordelijke Poolse instanties, die een goed woordje deden bij de autoriteiten en gebruik maakten van de hulp van de advocaat. Op 5 oktober 1939 trad Lt. t/Z 1e kl. Kosianowski, reeds op de hoogte gebracht door dépêches uit London ontvangen over de wijze, waarop hij in het communiceren met de beslissende Poolse legerinstanties te werk moest gaan, in telefonisch contact met de marine-attaché van de P(oolse) R(epubliek). Kapt. Lt. t/Z Stoklas³⁹. Hij schetste de situatie in algemene lijnen, wees op de voorzichtigheid die in acht genomen moest worden en stelde voor een enigszins andere procedure te volgen bij de actie van het terugtrekken van de schepen van de Maatschappij "Delfin". Het zou er immers om gaan om het geld, dat nodig zou zijn voor deze actie (zoals nu blijkt ongeveer 40-45.000 dollar) ter beschikking zou worden gesteld aan de Hoofd Consul van de P(oolse) R(epubliek) in Amsterdam, dat dat noodzakelijk voor de doelmatigheid en de discrete afhandeling van de actie zou zijn. Bovendien zou het zeer te wensen zijn, dat op de posten van kapiteins Poolse officieren zouden worden geplaatst (misschien bevonden zich op Frans grondgebied of in Engeland vier officieren, die het recht hadden de schepen op zee te voeren en eventueel vier helpers voor hen).

De afhandeling van de financiële actie verbonden aan de schepen van "Delfin" kon in de loop van 5 à 6 dagen volgen en dus ongeveer op 10/11 oktober 1939; indien in de loop van die tijd de Poolse officieren niet zouden kunnen arriveren, dan zou men misschien van hen moeten afzien en de Fransen verzoeken, maar het zou voor de zaak absoluut voordeliger zijn om de Polen het commando op de schepen te laten voeren.

Amsterdam, 6 oktober 1939

Luitenant ter Zee 1e klasse W. Kosianowski, werkzaam te Amsterdam als vice-consul.

De periode 1946 – 1952

In 1946 bleek er van de vloot niet veel meer over te zijn. Buitenlands kapitaal werd echter niet meer aangetrokken om de vloot weer op te bouwen. Er werd

wel gezocht naar bemanningen, daar er te weinig Poolse vissers waren overgebleven na de Duitse terreur. Weer werd er contact gezocht met Nederland. En bij de opbouw van de diepzeevisserij speelden Nederlanders opnieuw een rol.

Een aantal stoomtrawlers werd aangekocht in Engeland. Ook hierin zien we dat de Polen de vooroorlogse contacten weer opnamen. Zij kochten van de Boston Deep Sea and Ice Company te Fleetwood een tweetal trawlers. Deze werden gevoegd bij de vloot in opbouw van de Maatschappij "Dalmor" (Polowów Dalekomorskich "Dalmor") te Gdynia⁴⁰. De Maatschappij "Ławica" heeft de oorlog overleefd en ging weer aan de visserij deelnemen. Met grote snelheid werd de Poolse visserijvloot opgebouwd. In januari 1946 40 kotters en 449 overige vaartuigen. In december 1946 waren dit reeds 118 kotters en 1027 overige vaartuigen. In december 1946 waren er slechts 6 trawlers in dienst. De U.N.R.R.A. (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) was behulpzaam bij de aanschaf van 15 schepen in Engeland. Daarnaast zullen ook beslist Duitse vissersschepen als herstelbetaling overgegaan zijn naar de Poolse vloot⁴¹. Ook een aantal loggers had de oorlog overleefd, de Delfin II, Korab I en Korab II. Deze werden ingeschakeld bij de voedselvoorziening en later opgenomen in de Maatschappij "Dalmor". Op deze schepen voeren weer net als voorheen ook Nederlandse vissers.

Voor het toenemende aantal trawlers werd naar bemanningen gezocht, ook in het buitenland. Nederlandse reders wilden niet meer deelnemen in de Poolse visserij, noch verlangde dit de Poolse regering. Wel echter Nederlandse vissers. Gezien het feit dat veel Nederlandse visserijschepen verloren waren gegaan, was er een voldoende aanbod aan vissers. De traditionele Nederlandse vakbeweging wilde zich er niet mee bemoeien. Het

was de communistisch georiënteerde Algemene Nederlandse Bond van Zeevaren die de Polen actief hielp. Als agenten voor de Poolse schepen traden op Parlevliet te Katwijk en later Krijger te IJmuiden. Een tweetal arbeidscontracten werd verkregen van voormalige bestuurders van voornoemde vakbond. Een ervan is geheel weergegeven in De Groot (noot 3), het andere als bijlage bij dit artikel. Het is opmerkelijk dat in Ropelewski (1979), deze arbeidsovereenkomst sterk ingekort is weergegeven.

Het goede loon, beter dan in Nederland in die tijd en zeer veel beter dan dat van hun Poolse collega's, trok een groot aantal vissers aan om dienst te nemen bij een van de Poolse staatsrederijen. Het is boeiend te constateren dat de vakbonden, ondanks de gelijkheid in beloning die men nastreefde, toch bedongen dat Nederlanders meer zouden verdienen dan Polen. In wisselende aantallen per jaar namen Nederlanders dienst in Polen, te weten in 1946 30; in 1947 174; in 1948 157; in 1949 144; in 1950 38; in 1951 33; en in 1952 44. Zij vervulden de volgende functies, gebaseerd op 190 opvarenden: schipper 23, stuurman 18, machinist 22, bootsman 19, matroos 107, kok 1. Van 155 opvarenden is de plaats van herkomst bekend, te weten Egmond aan Zee 45, Scheveningen ('s-Gravenhage) 35, IJmuiden 28, Katwijk aan Zee 26, Noordwijk aan Zee 9, Haarlem 5, Vlaardingen 4, Den Helder 3.⁴² De Nederlandse vissers voeren op een groot aantal Poolse schepen: 24 scheepsnamen werden getraceerd.

Ropelewski (1979) heeft door middel van invulformulieren een onderzoek gedaan naar de bevindingen van Poolse vissers over de samenwerking met de Nederlanders. Een aantal verrassende zaken kwamen zo aan het licht. De Nederlanders waren vakbekwame werkers met ruim voldoende kennis van hun beroep. Theoretisch bleken zij echter niet vol-

doende onderlegd te zijn om de visserij buiten de Noordzee uit te oefenen. Zij waren onwillig, gezien hun conservatieve instelling, om vernieuwingen en veranderingen te aanvaarden. Zij hadden veel vooroordelen hierover, die bijgelovig aandeden. Wel waren zij ijverige en goed gedisciplineerde, geharde werkers, die gezag erkenden van ouderen in leeftijd en met meer vakkennis.

De beloning van de Nederlanders in Polen was beter dan in Nederland. Dit bewoog hen er toe de kennisoverdracht niet te stimuleren. Behalve dit en het taalprobleem, was de verstandhouding tussen de Poolse en Nederlandse bemanningen over het algemeen bevredigend. Door de kunst goed af te kijken leerden de Polen toch het vak. Zij namen het behandelen van de vis en het repareren van de vistuigen over. Voorts leerden zij de visgronden van de Noordzee kennen. De basiskennis van navigatie leerden de Polen wel, maar veel verder kwamen zij niet. De ijver en discipline van de Nederlanders hadden zonder enige twijfel een positieve invloed op de Polen.

De Polen namen een groot aantal vakuitdrukkingen over in hun taalgebruik, deze leerden zij van de Nederlanders. Het is een mengsel van Nederlandse en Engelse namen. Ropelewski (1979) heeft de volgende opgetekend: Aufzete! = Uitzetten; Bakotrop, bakrop = Backrope (Engels); Baktal, backtal, baktau = Buiktouw; Bobiny = Bobbin (Engels), klos; Boom = Giek, boom; Brajdel, breidel = Breidel; Fire! = Vieren!; Futrop = Footrope (Engels), grondpees, onderpees; Haketal, haketau = Haketouw; Hale! = Halen!; Hanepot = Hanepoot; Hetlina, hedlina, hek-lajn = Headline (Engels), bovenpees; Jojo = Jojo; Jumper = Jumper, jomper; Kaltal, kautal, kautau = Kuiltouw; Lasty = Last; Laufer = Loper; Legol! = Leggo! (Engels), los!; Mesing, messing = Messing; Poklajn, pokleina, pukleine = Pooklijn; Sake! = Zakken!; Sejzing = Seizing, sjortouw;

Startal, startaul = Staarttouw.

Ook een aantal bijgelovigheden werd door de Polen overgenomen, waarvan er vele nu verdwenen zijn: Ga niet naar zee op een vrijdag. Veeg het dek niet met een

bezem — maar spoel het met water. Fluit niet op zee. Vloek niet op zee. Scheer je niet tijdens het vissen. Laat geen vrouwen aan boord. Volgens Ropelewski worden de eerste drie nog in ere gehouden.



De motorlogger GDY 7 "Mewa I" te midden van vele andere loggers in de haven van Scheveningen, 1932-1939
Fotocollectie Visserijmuseum, Vlaardingen

Bijlage

Overeenkomst inzake lonen- en arbeidsvoorwaarden opgesteld door de Poolse staatsrederijen Daldom, Lawica en Baltycka Spółka Okretowa alle te Gdynia en de bestuursleden van de Algemene Nederlandse Bond van Zeevarenden, K. Zwart (voorzitter), J.F. Blankenzee (secretaris).

De ondergetekenden:

1. De Poolse eigenaars (hierna te noemen eigenaars), wier trawlers ter visvangst gaan en
2. De Algemene Nederlandse Bond van Zeevarenden (hierna te noemen de Bond) komen overeen de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de Nederlandse bemanningen aan boord van Poolse trawlers als volgt te bepalen:

Artikel 1.

Bemanningsschema

1. Beide partijen komen overeen de schepen te bemannen met gemengde bemanningen, d.w.z. gedeeltelijk Polen en gedeeltelijk Nederlanders.
2. De eigenaars verbinden zich de schepen te bemannen met bemanningen overeenkomstig de hierna volgende bepalingen: niet minder dan 17 man op de volgende trawlers: "ORION", "JUPITER", "WEGA", "MERCURY", "SYRIUSZ", "SATURN", "SATURNIA", "POLESIE", "POKUSIE", "PODLASIE", "LAWICA", "DELTA" en

andere schepen van dezelfde klasse; niet minder dan 15 man op de trawlers: "KASTORIA" en "KASTOR".

3. Overeengekomen is dat de Nederlandse bemanning aan boord van Poolse stoomtrawlers tot 300 B.R.T. zal bestaan uit: schipper, stuurman, eerste machinist, één stoker, drie matrozen. Voor schepen boven 300 B.R.T. zal de Nederlandse bemanning bestaan uit: schipper, stuurman, één stoker, eerste machinist, vier matrozen.
4. Overeengekomen is dat aan boord van de schepen "WULKAN", "WULKANIA" en "JUPITER" de tweede machinist van Nederlandse nationaliteit zal zijn. Motorschepen en schepen die varen met een Poolse machinekamerbemanning zijn van deze overeenkomst uitgesloten.

Artikel 2.

Het vissen

De bemanning heeft zich gedurende de reis aan de instructies van de eigenaars te houden, mits het vissen in veilige wateren plaatsvindt. De bemanning is verplicht de visreizen te voltooien en de vis af te leveren in een haven, die de eigenaars hebben aangewezen. Mocht de bemanning in weerwil van het bovenstaande toch beslissen zonder noodzaak een andere haven aan te doen, dan verliest zij haar aandeel in de opbrengst van de vangst en kan iedere vergoeding worden geweigerd. De schipper en de bemanning zijn verplicht zich strikt te houden aan de opdrachten gegeven door de eigenaars, op voorwaarde dat deze niet in strijd zijn met deze overeenkomst.

Artikel 3.

Lonen

1. De lonen van de Nederlandse bemanning op Poolse trawlers worden als volgt vastgesteld:

schipper	geen vast loon, maar 6.5% van de bruto-besomming minus 9%
vissschipper	geen vast loon, maar 5.5% van de bruto-besomming minus 9%
stuurman	f 280,— per maand en naar rato 1.95% v.d.b.b. minus 9%
1e machinist	f 300,— per maand en naar rato 2.50% v.d.b.b. minus 9%
2e machinist	f 275,— per maand en naar rato 1.95% v.d.b.b. minus 9%
stoker	f 215,— per maand en naar rato 1.50% v.d.b.b. minus 9%
matroos	f 225,— per maand en naar rato 1.50% v.d.b.b. minus 9%

Het procentengeld wordt berekend van de totale opbrengst van de verkoop, verminderd met 9%. De schipper benoemt één lid van de bemanning om toe te zien op het lossen van

de vangst en het gewicht er van te controleren. Indien dit niet geschiedt, zullen de eigenaars de klachten van de bemanning niet aanvaarden. Voor deze functie behoeven de eigenaars niet te betalen.

Lever, traan en kuit

2. De opbrengst van lever en kuit is voor de bemanning. Wanneer een installatie voor het verwerken van lever aan boord is, is de bemanning verplicht de lever te verwerken. De opbrengst van de traan zal als volgt worden verdeeld: 2/3 voor de bemanning en 1/3 voor de eigenaars.

Zoodvis

3. De bemanning zal na iedere normale reis recht hebben op een vergoeding van fl. 10,— voor een zoodje vis.

Vergoeding voor werkkleding

4. De bemanning ontvangt voor het kopen en repareren van hun werkkleding een bedrag van: fl. 7,50 per man per maand voor het dekpersoneel; fl. 5,— per man per maand voor het machinekamerpersoneel.

Kinderbijslag

5. Kinderbijslag zal worden betaald overeenkomstig de bestaande Nederlandse wettelijke regeling.

Reizen in dienst van de reder

6. Wanneer de opvarenden in dienst van de eigenaars moeten reizen zullen zij reiskosten plus 1 Pond Sterling per dag voor kost en inwoning ontvangen. Wanneer dit van of naar een land is, waar het Pond Sterling geen gangbaar betaalmiddel is, dan zal de tegenwaarde van 1 Pond Sterling worden betaald in de valuta van dat land. Indien de opvarenden als passagiers worden overgebracht op een schip van de eigenaars, zullen als regel zoveel passagiers worden medegenomen, als er slaapplekken aan boord van dit schip aanwezig zijn.

Kosten van vereiste documenten

7. De kosten van doktersverklaringen, visa en andere documenten zijn voor rekening van de eigenaars.

Tremmen

8. Voor het tremmen van de kolen uit het visruim of van het dek naar de stookplaats wordt fl. 5,— per ton betaald, gelijkelijk te verdelen onder hen, die aan dit werk hebben deelgenomen.

Artikel 4.

Visprijzen

1. Wanneer de vis wordt geland in Gdynia of in andere Poolse havens, dan gelden de prijzen volgens de aangehechte prijzentabel. (Zie Aanhangsel). Wanneer de vis wordt geland in andere dan Poolse havens, dan gelden de plaatselijke marktprijzen. Voor lever, kuit en traan zullen in Poolse havens de Hollandse prijzen worden betaald; in andere havens de marktprijzen.

Het sorteren van vis

2. De vis zal op zee in twee maten worden gesorteerd, groot en klein. Hiervoor gelden de Hollandse bepalingen. Indien door onvoorzien omstandigheden een gemengde lading in een Poolse haven wordt geland, dan zal de schipper met de vertegenwoordiger van de eigenaars het percentage klein en het percentage groot in de lading overeenkomen. Voor het geval er geen overeenstemming wordt bereikt, zal een beslissing worden genomen door Nederlandse vertegenwoordigers, die in Polen benoemd zullen worden. Alvorens het gewicht van de aangevoerde vis wordt vastgesteld, moet eerst de vis vrij van ijs worden gemaakt.

Artikel 5.

Wachtgeld

Indien een schip voor onbepaalde tijd wordt opgelegd, moet de eigenaar gedurende die tijd de volle gage betalen, tenzij de Arbeidsovereenkomst door de eigenaar of door een lid van de bemanning is opgezegd. Gedurende deze tijd wordt de gage van schipper en visschipper gewaarborgd tot een maximum van fl. 340,— per maand. Een ieder die in wachtgeld loopt is verplicht het werk uit te voeren dat de eigenaar noodzakelijk acht. Bij weigering vervalt de garantie op het wachtgeld.

Artikel 6.

Vrachtreizen

Wanneer door een van de vaartuigen een vrachtreis moet worden gedaan zullen vanaf de dag waarop het vaartuig opdracht krijgt voor de vrachtreis tot de dag dat het schip klaar is voor de visserij, de volgende gages worden uitbetaald:

schipper	minimum	f 23,—	per dag
1e machinist	„	f 20,—	per dag
2e machinist	„	f 17,—	per dag
stuurman	„	f 17,—	per dag
matroos en stoker	„	f 15,—	per dag

Indien een of meer van de vaartuigen passagiers vervoert, zal dit als een vrachtreis worden beschouwd.

Artikel 7.

Overwerk

Voor werkzaamheden aan boord van het schip in een haven verricht, ontvangt ieder lid van de bemanning f 1,— per uur.

Artikel 8.

Belasting

Belasting zal door de bemanning in Nederland worden betaald.

Artikel 9.

Afrekenen

1. De volledige verrekening van de verdiensten zal plaatsvinden uiterlijk één maand na de beëindiging van het seizoen.

Voorschotten

2. Bij aankomst in een Engelse haven heeft ieder lid van de bemanning recht op een voorschot van 12 shillings per dag ingaande de dag volgende op die van vertrek uit de laatste haven. De opvarenden hebben geen recht op voorschot, indien zij geen geld tegoed hebben. In bijzondere gevallen kan de eigenaar van deze bepaling afwijken.

Weekgeld

3. De weekgelden die iedere week naar huis gestuurd worden bedragen: schipper f 70,— per week; visschipper f 70,— per week; 1e machinist f 60,— per week; 2e machinist f 55,— per week; stuurman f 55,— per week; matroos en stoker f 45,— per week. De eigenaars dragen er zorg voor dat dit geld wekelijks aan de familieleden wordt uitbetaald.

Artikel 10.

Voeding

1. De eigenaars zorgen voor voldoende levensmiddelen aan boord, volgens de bestaande bepalingen en voorschriften. Indien de voorschriften worden opgeheven, zullen de hoeveelheden per man per dag opnieuw worden vastgesteld. De opvarenden genieten vrije voeding, met uitzondering van IJmuiden. Het kopen van voedsel zonder toestemming van de eigenaar, is voor verantwoording van de schipper en de vertrouwensman. De eigenaars zullen de schipper en de vertrouwensman een volledige lijst ter hand stellen van de levensmiddelen, die voor de reis aan boord zijn gebracht. Niet gebruikte voorraden mogen door de bemanning niet mee van boord worden genomen.

Bondstores

2. De eigenaars zijn verplicht te zorgen voor bondstores, voor rekening van de bemanning. De bondstores bestaan minimaal uit 20 sigaretten per man per dag, van goede kwaliteit, of een overeenkomstige hoeveelheid tabak.

Artikel 11.

Dienstverband

1. Ieder lid van de bemanning zal met de eigenaars een Arbeidsovereenkomst aangaan.
2. Bij ontslag in het buitenland zijn de reiskosten voor rekening van de eigenaar, met uitzondering van ontslag, ingevolge art. 1639p van het Burgerlijk Wetboek. In dit geval worden de reiskosten door betrokkene gedragen. De Bond moet onmiddellijk schriftelijk in kennis worden gesteld van de reden van ontslag.
3. Ieder lid van de bemanning moet in het bezit zijn van een doktersverklaring waarin is vastgesteld, dat hij niet ongeschikt is tot het verrichten van werkzaamheden voor de functie waarvoor hij is gemonsterd.
4. Bij aankomst in een buitenlandse haven en na iedere normale reis heeft de bemanning recht op 24 uur rust. Na deze rusttijd is de bemanning verplicht al het werk te doen wat er door de stuurman of machinist wordt opgedragen. Indien werk verricht moet worden zal dit geschieden tussen 8 en 17.00 uur. Noodzakelijke werkzaamheden, welke na 17 uur moeten plaatsvinden zullen alleen geschieden in overleg met de opvarenden. Werkzaamheden, verricht binnen 72 uur na aankomst in een haven, worden vergoed met het bedrag volgens art. 7 van deze overeenkomst.
5. Al het overwerk moet door de eigenaars of hun agenten worden goedgekeurd en ingeschreven in een daartoe bestemd overwerkregister. Onder overwerk wordt verstaan werkzaamheden, welke gedurende de eerste 72 uur in de haven worden verricht en die gewoonlijk door het walpersoneel verricht zouden moeten worden. Voor werkzaamheden op zee zal nimmer overwerkvergoeding plaatsvinden.

Artikel 12.

Verlof

Ieder lid van de bemanning heeft in het winterseizoen recht op 3/4 dag verlof voor iedere week in het buitenland doorgebracht. Dit verlof wordt telkens na 2 reizen verleend. In het haringseizoen heeft de bemanning recht op 3/4

dag verlof voor iedere week in het buitenland doorgebracht. Verlof, verdiend tijdens het haringseizoen, zal aan het eind van dat seizoen worden opgenomen, met uitzondering van 4 dagen, die in overleg met de eigenaar worden verleend tussen 1 en 30 September. Dit zal alleen van toepassing zijn op die schepen, die tussen 1 en 30 September tenminste 2 maanden hebben gevist. Wanneer een lid van de bemanning het haringseizoen niet ten volle meemaakt, zal hem verhoudingsgewijs verlof worden verleend bij het eind van de overeenkomst. Alle verlof zal worden verlengd met 12 uur voor het van en naar boord gaan. Indien het niet mogelijk is voor de opvarenden om met het schip waarop gemonsterd is naar Nederland te gaan, moet de eigenaar voor vervoer zorgen; onkosten en risico hiervan zijn voor rekening van de eigenaar. Indien het mogelijk is, wordt een dag extra verlof gegeven voor iedere feestdag, doorgebracht op zee, dat is Kerstdag, Nieuwjaarsdag, Paas-Maandag, Hemelvaartsdag, tweede Pinksterdag en een Nederlandse Nationale feestdag. Wanneer dit niet mogelijk is wordt een dag extra loon gegeven.

Artikel 13.

Verzekering

De eigenaar sluit de volgende verzekeringen: 1. verlies van het leven; 2. arbeidsongeschiktheid tengevolge van een beroepsongeval; 3. persoonlijke bezittingen van de bemanning; 4. ziekte. De risico's 1 t/m 4 moeten worden ondergebracht bij een eerste klas Verzekeringsmaatschappij.

Verlies van het leven.

schipper en visschipper £ 2500,—; stuurman en machinist £ 2000,—; andere opvarenden £ 1500,—.

Ziekte.

Medische behandeling in Nederland (wanneer het contract van kracht blijft) en in vreemde landen is voor rekening van de eigenaar. Ingeval van ziekte in het buitenland ontvangt iedere opvarende fl. 2,50 per dag voor kostgeld plus fl. 7,— die betaald zullen worden aan zijn familieleden in Nederland. De eigenaar waarborgt de betaling van loon en kostgeld tot een maximum van 52 weken. Daarna behoeft de eigenaar geen loon en kostgeld meer te geven, maar blijft aansprakelijk voor de kosten van medische behandeling, waarbij eventuele ziekenhuiskosten zijn inbegrepen.

In geval van ziekte in Nederland ontvangt de opvarende het weekgeld genoemd in art. 9. De betaling houdt op zodra de man door een con-

trolerend geneesheer weer geschikt is verklaard voor werk op zee. Deze geneesheer wordt door de eigenaar of zijn vertegenwoordigers aangewezend. Wanneer de man na verklaring door de dokter gedurende 14 dagen werkloos blijft, heeft hij recht op loon over deze periode. In twijfelgevallen kan een beroep worden gedaan op de arbitragecommissie.

Aansprakelijkheid.

De aansprakelijkheid van de eigenaar is beperkt tot beroepsongevallen, die plaatsvinden tijdens de uitoefening van het beroep aan boord of aan de wal. De eigenaar is niet aansprakelijk voor ziekte, veroorzaakt door ongevallen tengevolge van dronkenschap, vechtpartijen, enz. In deze gevallen wordt door de eigenaar geen loon of kostgeld betaald en de medische behandeling moet door de visser zelf worden bekostigd.

Verzekering van het persoonlijk eigendom

Het persoonlijk eigendom van de bemanning moet worden verzekerd tot een maximum van: schipper en visschipper £ 50.—; stuurman en machinisten £ 30.—; andere opvarenden £ 25.—. Ingeval van schade moet de bemanning de beschadigde voorwerpen tonen, terwijl de schade moet worden vastgesteld door een plaatselijk expert, indien mogelijk door een verzekeringsagent; zo niet, dan kan de eis niet in behandeling worden genomen. De eigenaar is niet verantwoordelijk voor de uitrusting en de bezittingen van de bemanning, indien deze gestolen worden aan boord, in het hotel of gedurende het verlof. De eigenaar of zijn vertegenwoordigers zullen in Poolse havens de bemanning in de gelegenheid stellen hun eigendommen in een veilige plaats op te bergen. De verantwoording van deze goederen is voor de eigenaar. Uitrustingen die door de eigenaar worden verstrekt zijn scheepseigendom en kunnen niet van boord worden medegenomen.

Artikel 14.

Verantwoordelijkheid van de vertrouwensmannen.

De bemanning kiest aan boord van ieder schip een vertrouwensman, wiens bevoegdheden zijn omschreven in het reglement vertrouwensmannen.

Artikel 15.

Uitvaren.

Vanuit een Nederlandse haven zullen de schepen op werkdagen niet na 16 uur en op Zaterdag niet na 13 uur naar zee vertrekken. Vanuit Poolse havens zal een half uur na zonsondergang en op Zondag niet worden uitgevaren.

Artikel 16.

Arbitragecommissie.

Een arbitragecommissie, bestaande uit 2 arbiters, wordt benoemd door elk van de twee ondergetekende partijen. Alle geschillen, die niet door de ondertekenende partijen kunnen worden opgelost, zullen aan de arbitragecommissie worden voorgelegd. Wanneer geen overeenstemming wordt bereikt, zullen beide arbiters een derde kiezen, die uitspraak zal doen.

Artikel 17.

Incomplete bemanning.

Wanneer door bijzondere omstandigheden op punt van varen één Hollander ontbreekt en het schip alsnog naar zee vertrekt, zullen de verdiensten van de ontbrekende man onder de betrokkenen worden verdeeld. De ontbrekende man zal bij de eerste gelegenheid worden aangevuld.

Artikel 18.

Tenuitvoerlegging der overeenkomst.

Voor de uitvoering van de bepalingen van deze overeenkomst treedt de firma D.J. Krijger, Trawlerkade 52, IJmuiden, op als gemachtigde van de eigenaars.

Artikel 19.

Duur der overeenkomst.

Deze overeenkomst wordt van kracht op 1 Februari 1949 en is voor onbepaalde tijd geldig. Deze overeenkomst kan door beide partijen worden opgezegd, waarbij een opzeggingstermijn van één maand in acht moet worden genomen. De overeenkomst is alleen van kracht na goedkeuring door de Poolse Ministeries van Scheepvaart en Financiën.

Aanhangsel (Art. 4)

Prijzen voor verse vis in Polen.

Makreel gestript	f 27,50	dicht
	f 25,—	per 50 kg.
Haring	f 17,50	per 50 kg.
Kabeljauw, Leng,		
Hake en Koolvis	f 30,—	per 50 kg.
Schelvis	f 27,50	per 50 kg.
Schol	f 32,50	per 50 kg.
Wijting	f 17,50	per 50 kg.
Ponen, Rog, Vleet,		
Roodbaars	f 30,—	per 50 kg.
Tarbot, Tong, Heilbot,		
Wolf en Hammen	f 120,—	per 50 kg.
Steurharing	f 40,—	per kantje
		van 94 kg.

Tabel 1

Schepen behorende tot de vloot van "Morze Polnocne" (1931-1934), GDY - Gdynia, MA - Maassluis, VL - Vlaardingen.

Pools nr. GDY	Naam	Bouwjaar	Voormalige Nederlandse nrs., namen
53	Stoomdrifter "Wanda"	1916	MA 145 "Onderneming", VL 53, "Betsy"
83	Stoomlogger "Kornelia"	1903	VL 83 "Neerlandia II", "Cornelis"
200	"Halina"	1902	VL 200 "Neerlandia I", "Nelly"
211	"Marja"	1916	VL 211 "Neerlandia III", "Maria Cornelia"
61	Motorlogger "Irena"	1915	VL 61 "Jo"
71	"Kasia"	1914	VL 71 "Marie"
160	"Basia"	1903	VL 160 "Johan Adriaan"
166	"Zofja"	1911	VL 166 "Neeltje"

Tabel 2

Motorloggers behorende tot de "Mewa"-vloot (1932-1939) GDY - Gdynia; KW - Katwijk; SCH - Scheveningen; VL - Vlaardingen.

Pools nr GDY	MEWA	Bouwjaar	Voormalige Nederlandse registratie nrs. - namen
7	I	1920	VL 45 "Bob", "Zeeland": SCH 7 "Zeeland"
8	II	1914	VL 33 "Tambora"; SCH 8 "Clara"
32	III	1916	SCH 35 "Wouter"; SCH 32 "Wouter"
48	IV	1914	SCH 208 "Jacob den Dulk"; VL 2 "IJssel I"; SCH 48 "Jacob den Dulk"
49	V	1917	SCH 49 "Martina", "J. Hoogenraad Sr"
51	VI	1910	SCH 418 "Mentor"; SCH 51 "Mentor"
99	VII	1911	SCH 99 "Mercurius"
126	VIII	1916	SCH 126 "Cornelis Jacob"
130	IX	1914	SCH 130 "The Warrior"
132	X	1915	SCH 132 "Saturnus"
189	XI	1912	SCH 189 "Jacob"
233	XII	1916	SCH 233 "Dirk"
262	XIII	1915	SCH 262 "Melioratie", "Jo"
268	XIV	1915	SCH 268 "Nelly"
379	XV	1911	SCH 379 "Arbeid Adelt", "Pollux"

Tabel 3

Omvang en vangsten van Nederlandse en vanuit Nederlandse havens vissende Poolse stoom- en motorloggers 1932-1939.

N- Nederlandse schepen; P - Poolse schepen.

Haringvangst in kg.

Jaar		Aantal reizen			Vangst in Kg	Vangst (kg) per reis	P/N vangst/ reis
		Stoom-logger	motor-logger	Totaal			
1932	N	222	1200	1422	50.778.025	35.708	0.94
	P	27	27	54	1.810.920	33.535	
1933	N	255	1350	1605	56.666.132	35.306	1.10
	P	27	127	154	5.995.865	38.934	
1934	N	545	1917	2462	63.346.189	25.729	1.77
	P	—	82	82	3.731.359	45.504	
1935	N	351	1710	2061	52.816.478	25.627	1.35
	P	—	116	116	4.009.555	34.565	
1936	N	313	1744	2057	76.226.038	37.057	1.04
	P	—	124	124	4.800.510	38.713	
1937	N	418	2138	2556	102.197.863	39.980	1.15
	P	—	131	131	6.033.355	46.056	
1938	N	329	1727	2056	81.570.510	39.674	1.16
	P	—	112	112	5.185.195	46.296	
1939	N	191	786	977	30.663.951	31.386	1.30
	P	—	3	3	122.265	40.755	

Tabel 4

Namen van de bemanningen van trawlers van de rederij POMORZE in 1938.

Rang	Ned%	'ADAM'	'BARBARA'	'CEZARY'
Schipper	100	Jan Koeman (Sr)	Cornelis van der Zwan	Jan Koeman (Jr)
Stuurman	100	Cornelis Nijgh	Hendrik van der Plas	Albertus Bron (I)
1e Machinist	100	Dirk van der Bent	Piet Herre	Piet Keirsgietier
2e Machinist	66	Bronislaw Styborski	Romuald Wodniak	Arie Hazenoot
Bootsman	42	Willem Buding	Jacob Hazenoot	Eugeniusz Minkiewicz
Bootsman	—	Feliks Kesy	Tadeusz Czaja	Franciszek Muchowski
Tremmer	—	Otton Bendig	Marian Mróz	Albert Budzisz

Rang	Ned%	'ADAM'	'BARBARA'	'CEZARY'
Matroos	—	Pawel Karolczuk	Jan Mikeska	Wlodzimierz Paszkiewicz
Matroos	61	Boleslaw Filip	Stanislaw Uliczny	Jozef Madyski
Matroos	—	Anton Tomasik	Jacob Groen	Jozef Karolczuk
Matroos	—	Leendert Plug	Dirk van Dam	Arie Vlieland
Matroos	—	Piet van Duijvenboden	Cornelis Zwanenburg	Gerrit Kok
Matroos	—	Arie Nijgh	—	—
Kok	—	Janusz Sujecki	Maksymilian Lorych	Jerzy Szymura
Scheepsjongen	—	Eduard Zabinski	—	Franciszek Koléński

Rang	Ned%	'DOROTA'	'EUGENIUSZ'	'FRANCISZKA'
Schipper	100	Job Gravemaker	Philip Prins	Jacob Blok
Stuurman	100	Jan Buis	Albertus Bron (II)	Gerrit Toffen
1e Machinist	100	Theodorus Provoost	Nicolaas Kraak	Jan Roos
2e Machinist	66	Leendert Jongejan	Jan Guit	Piet Booy
Bootsman	42	Klaas Roos	Dirk Koeman	Bas Pol
Bootsman	—	Boleslaw Buszkowski	Franciszek Mlecze	Piotr Koniec
Tremmer	—	Czeslaw Zielinski	Stanislaw Kowalczewski	Stefan Pranga
1e Matroos	17	Waclaw Szwarc	Jan Jakubczak	J.G. Block
Matroos	—	Stanislaw Bartoszewicz	Jan Mateja	Albertus Glas
Matroos	61	Adam Hawrylak	Jehuda Sartk	Marten Rovers
Matroos	—	Cornelis Zwemmer	Jan Bron	Cornelis Nijgh
Matroos	—	Arie Prins	Cornelis Dekker	Jan Glas
Matroos	—	Hendrik Glas	Engel Sloot	Leon Koss
Matroos	—	—	J. Stam	Jan Pohke
Kok	—	Franciszek Schneider	Ludwik Tyrka	Maksymilian Lorych
Scheepsjongen	—	Stanislaw Zielinski	Jan Mlecze	—

Noten

1. Ropelewski, A., 1967. Załogi trawlerow rybackich spółki "Pomorze" W Gdyni w 1938 r. *Przegląd Zachodnio - Pomorski* 1967 (5): 91-99. Ropelewski, A., 1979. Holendrzy w polskim rybolowstwie morskim (1946-1952). *Rocznik Gdński*, 39 (2) : 117-148. Ropelewski, A., 1980. Raport Kmdra ppor Władysława Kosianowskiego z 6-X-1939 roku. *Nautologia*, 15 (3) : 69-73. Ropelewski, A., 1981. 50 Years of Polish/Dutch cooperation in Sea Fishery. *Polish Maritime News*, March/April 1981, 29. Ropelewski, A., 1982.

Sladami "Korabia II". Wydawnictwo Morskie, Gdansk. 144 blz. 16 ill.

2. Hierbij zij dank uitgesproken voor de gegevens inzake visserij-schepen die naar Polen werden verkocht in de jaren 1932-1939, bijeengebracht door Dr. J.P. van de Voort, in zijn voormalige functie van documentalist verbonden aan het Visserijmuseum te Vlaardingen en de huidige functionaris van dit museum Drs. M.J. van Doorne.
3. Groot, S.J. de. Nederlands-Poolse visserij-samenwerking in de jaren voor en na de 2e we-

- reldoorlog. *Visserij*, 33 (3): 151-161.
4. De Hochzeefischerei Gesellschaft mbH Kormoran, te Dantzig nam de volgende schepen "over". KW 8 "Petronella Fierman" (DZG 21 "Mariensee"); KW 9 "Vertrouwen" (DZG 17 "Neuteich"); KW 34 "Zeezwaluw" (DZG 16 "Tiegenhof"); KW 36 "Cornelia Clasina" (DZG 18 "Praust"); KW 102 "Eendracht III" (DZG 19 "Kalthof"); KW 121 "Zeemeeuw" (DZG 22 "Matzkau"); KW 141 "Willy" (DZG 15 "Güttland"); SCH 263 "Aurora" (DZG - 20); VL 27 "Tilly" (DZG - 23). Slechts drie schepen keerden terug onder Nederlandse vlag na de 2e Wereldoorlog, te weten: KW 9; KW 34; KW 121.
 5. Zie Ropelewski (1981) 4e referentie noot 1. De namen van de schippers van de Mopol zijn te vinden in de *Naamlijst der Nederlandsche Reederijen en Haringschepen en van de Stoomtrawlers, Motortrawlers en Kustvischersvaartuigen* - Vlaardingen, N.V. Dorsman en Odé, 1932 (jrg. 119), 1933 (jrg. 120). Enige gegevens over N.V. van Toor, zie: Veer, A. van der, 1980. *Zeevisserijsschepen onder stoom*. Deel 2. Alkmaar, Uitg. De Alk B.V. blz. 87-91.
 6. Voor namen schippers "Mewa"-vloot zie *Naamlijst...* (zie noot 5) 1933 (jrg. 120) - 1939 (jrg. 126). Veer, A. van der, 1959. Polen maken veel werk van hun uitgebreide vissersvloot. Rubriek "Langs sluizen en havens". *Ilmuider Courant*, 13-01-1959.
 7. De volgende Mewa-schepen keerden terug na 1945 naar Nederland en voeren toen weer onder Nederlandse vlag: II - SCH 8 "Clara Jacoba"; XI - SCH 189 "Jacob"; V - SCH 49 "J. Hoogenraad Sr."; XIV - KW 163 "Janna"; X - SCH 132 "Saturnus"; IV - SCH 48 "Jacob den Dulk"; XIII - SCH 262 "Jo"; VII - SCH 99 "Mercurius"; III - SCH 32 "Jupiter"; XII - SCH 233 "Dirk"; VI - SCH 51 "Mentor".
 8. Zie Ropelewski (1981) 4e referentie, noot 1.
 9. De "Korab"-schepen waren de GDY 114 "Korab I", GDY 115 "Korab II" en GDY 116 "Korab III", en maten 263 ton, lengte 35,45 mtr, breedte 7,49 mtr, holte 3,18 mtr. Deze werden gebouwd op de scheepswerf van Jos. L. Meijer te Papenburg aan de Eems. Ropelewski (1982) beschreef uitvoerig de geschiedenis van de Korab schepen en die van de "Korab II" in het bijzonder (Noot 1). Na de 2e Wereldoorlog werd de "Korab III" in 1950 gekocht door de Rederij N. Parlevliet Jr. en kwam als KW 176 "Gezina Geertrui", als enige Nederlandse logger van buitenlandse afkomst in de vaart, zie tweede referentie, noot 6.
 10. Het waren motorloggers van hetzelfde type als de Korab-schepen, deze werden echter op de Scheepswerf Dantzig gebouwd. De GDY 112 "Delfin I" en de GDY 113 "Delfin II".
 11. *Versl. en Meded. Afd. Vissch. Dept. Econ. Zaken*, 's-Gravenhage nrs. 21 (1933), 23 (1934) en de *voortzetting door Dept. Landb. Vissch.*, 's-Gravenhage, nrs. 25 (1935), 27 (1936), 29 (1937), 31 (1938), 33 (1939), 34 (1940).
 12. De reizen werden gemaakt met schepen van "Mopol" (1931-1934), "Mewa" (1932-1939), Korab (1938, 1939), Delfin (1938-1939). In totaal hebben 28 Poolse loggers vanuit Nederlandse havens het bedrijf uitgeoefend.
 13. Het waren schepen met een lengte van circa 44 meter, 321-384 brt, 600 pk machines, "Adam", "Barbara", "Cezary", "Dorota", "Eugeniusz" en "Franciszka" (A, B, C, D, E, F). Het aantal opvarenden per schip bedroeg in principe 16 man, te weten schipper (Kapitan), stuurman (Stermik), 1e en 2e machinist (Maszynista I, II), bootsman 2 (Palacz), tremmer (Trymer), oudste matroos (Starszy marynarz), matroos 6 (Marynarz), kok (Kucharz), scheepsjongen (Chlopiec).
 14. Zie noot 6, referentie 2.
 15. Handelingen IIe Kamer, 30ste vergadering - 08-12-1939 - 737 - 738. Hierin discussie over hetgeen gepubliceerd was in de "s-Gravenhaagsche Kerkbode", "dat droop van nazi-propaganda" in verband met ds. Terlaak-Poot en verwijzing naar zijn tocht met ds. Heida naar Gdynia en Dantzig. Het gewraakte artikel was onmogelijk te traceren.
 16. Het betreft hier het 3e artikel van Ropelewski (1980) genoemd in noot 1.
 17. Onder de Poolse diepzeevisserij wordt verstaan, de visserij in de Noordzee in deze periode, in tegenstelling tot de visserij in de Oostzee (dG).
 18. (A. Ropelewski), Henryk Tetzlaff in *Technika i Gospodarka Morska*, 1972 nr. 7/8 p. 425.
 19. De Poolse marinerang Komandor podporucznik (Kmdra. ppor, of wel Kmdr. po. afgekort) is ongeveer te vergelijken met de rang van Luitenant ter Zee 1e Klasse. De rangen zijn niet geheel gelijk aan elkaar (dG).
 20. J. Pertek, Kosianowski - Lorenz Władysław Alfred, in *Polski słownik biograficzny* deel 14, Wrocław-Warszawa-Kraków 1968-1969 p. 198-199.
 21. Brief van J. Pertek aan de schrijver van 22-XII-1979. Deze informatie bevestigde ook de eerste echtgenote Antonina Kosianowski, evenals de dochter van Luitenant Kosianowski Ir. Barbara Berner in een gesprek met de schrijver op 06-11-1980 in Sopot zonder echter data te geven.
 22. Zoals bijvoorbeeld de opzettelijk foutieve afkorting van Kosianowski's rang, letterlijk "Leutenant-Commander". Hij verdoezelt deze door zich commander te noemen. (Engelse rangen beter als voorbeeld).
 23. Schriftelijke informatie van Bronisław Abramowski, gedateerd in Mobile (USA) 28-IV-1978, in het bezit van de schrijver.
 24. Niet volkomen duidelijk. De trawler "Ławica" ging naar de Engelse haven Hull, Zie: W. Bartosiak, *Od Repek do Miami Beach*, in *Na morze po chleb i przygodę, prace zbior.*, Warszawa 1972, p. 49.
 25. "Valstrik-vaartuigen" (Q-ships) (dG).
 26. Lt. t/z-le W. Kosianowski was na op non-actief gesteld te zijn enige tijd commissaris bij de Scheepvaart Maatschappij voor diepzeevisserij "Mewa".
 27. Het aandeel van het Nederlandse kapitaal in de vennootschap van de "Mewa" bedroeg officieel 49%. Zie: H. Tetzlaff, *Początki polskiego rybołówstwa dalekomorskiego*, Gdynia 1977, p. 11.
 28. Een prachtig voorbeeld van pleonasme (dG).
 29. De stoomboot "Wilia" en de schoener "Iskra".
 30. Kaszubiërs: een geheel eigen stam aan de kust van Polen, die een volkomen andere taal spreekt (Mevr. de Bruin - Koch).
 31. Waarschijnlijk majoor van de cavalerie Tadeusz Nomiński, officier van de II Afdeling van de Hoofdstaf. Zie: S. Darski, *W służbie żegluga*, Gdańsk 1978, p. 127-145.
 32. Vermoedelijk gaat het om de II-de Afdeling van de Hoofdstaf.
 33. Voor september 1939 agent van de firma "Korab".
 34. Arie en Johannes van der Toorn (Scheveningen). Nederlandse aandeelhouders in het vennootschap "Mewa".
 35. De Vlaardingse reder, derde Nederlandse aandeelhouder in het vennootschap "Mewa".
 36. Niet te verwarren met de gelijknamige rederij, hier de oorspronkelijke betekenis de landstreek langs de Poolse kust (dG).
 37. Waarschijnlijk gaat het om de Kapitein ter Zee Marian Kadulski, de latere torpedo-officier van de "Blyskawica" en de eerste officier van de Poolse Marine Missie in Gibraltar. Zie: J. Pertek, *Wielkie dni mafej Ploty*, Poznań, 1976, p. 255, 380-381 (De "Blyskawica" was een Poolse torpedo-jager die in 1939 wist te ontsnappen naar Engeland. Het schip onderscheidde zich bij veel acties, onder andere in 1944 bij Cherbourg bij het gevecht waarbij de Duitse torpedo-jager ZH 1 (ex. Hr.Ms. "Gerard Callenberg") tot zinken werd gebracht. Zie: Roskill, S., 1954-1961, *The War at Sea*, London, I, p. 69; II, 439; III 56-7, 304. (dG).
 38. Twee trawlers van de onderneming "Delfin" met de naam "Deltra I" en "Deltra II".
 39. Kapitein-Luitenant Tadeusz Stoklas, Marine attaché in Londen.
 40. Het waren de trawlers "Tehana" en "Tewera" van de Boston Deep Sea Fishing and Ice Company te Fleetwood, die als GDY 122 "Saturn" en GDY 123 "Saturnia" in de vaart kwamen. De schepen waren in 1929 bij Cochrane and Sons te Selby gebouwd, lengte 41 meter, breedte 7,50 meter, diepte 4,00 meter, 333 brt. Zie Veer, A. van der, 1974. Rubriek "Langs sluizen en havens" *Ilmuider Courant*, 28-06-1974.
 41. Anon., 1947. De Poolse vloot. *De Visserijwereld*, 6 (7): 271.
 42. Nederlandse vissers hebben korte of langere tijd gevaren op de volgende Poolse vissersvaartuigen: motorloggers - "Delfin II", "Korab II"; trawlloggers - "Dudek", "Dziechol", "Kania", "Kaczor", "Kos"; trawlers - "Deltra", "Jupiter", "Kastor", "Kastoria", "Lawica", "Merkury", "Orion", "Podlasie", "Polosie", "Polusie", "Saturn", "Saturnia", "Syriusz", "Wega", "Wulkan", "Wulkania".