



Universiteit
Leiden
The Netherlands

De tunneldeur van de Tuva: Reconstructie van een torpedering en het veiligheidsbeleid aan boord, 2 oktober 1941

Wielen-de Goede, M. van der

Citation

Wielen-de Goede, M. van der. (2011). De tunneldeur van de Tuva: Reconstructie van een torpedering en het veiligheidsbeleid aan boord, 2 oktober 1941. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 30(2), 41-62. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306128>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306128>

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

bedrag dat groter was dan het bedrag dat openstond op de *Etat approximatif* van DeVillepoix uit 1805. Tussen 1814 en 1817 diende Canneman namens Nederlandse burgers, instellingen en overheden claims in bij de Franse regering voor meer dan Ffr 200 miljoen oftewel f 100 miljoen, op grond van afspraken gemaakt in de vredesverdragen van 1814 en 1815. Na jarenlange onderhandelingen, bleek Frankrijk in het voorjaar van 1818 slechts bereid een deel van de ingediende claims te vereffenen. Ook dat gebeurde met korting. Het duurde tot 1827 voordat de laatste claims waren betaald.⁷⁹

De binnenvaartschippers leverden tijdens de periode 1795-1815 een onderbelichte maar belangrijke logistieke prestatie. Net als een reeks andere belanghebbenden moesten zij veel moeite doen om een passende vergoeding voor hun inspanningen te krijgen. De rol die de binnenvaartschippers speelden in de Bataafs-Franse tijd verdient daarom nadere bestudering om op juiste waarde te worden geschat.

HUGO LANDHEER (1952) is historicus. Hij promoveerde in 2004 aan de Radboud Universiteit in Nijmegen op *Kerkbouw op krediet. De financiering van de kerkbouw in de bisdommen Haarlem en Rotterdam gedurende de periode 1795-1965*. Zijn belangstelling gaat vooral uit naar financieel-economische onderwerpen en naar schadevergoeding in de Bataafse-Franse tijd in het bijzonder. Daarnaast doet Landheer onderzoek naar maritiem-historische onderwerpen, zoals krijgsvangenen Nederlands marinepersoneel.

79 Zie het rapport van de CG van Oorlog van 28 augustus 1827 in het dossier van het KB 69 van 2 september 1827 in NA Archief staatssecretarie Willem I 2.0201 inv. nr 2809.

De tunneldeur van de Tuva

Reconstructie van een torpedering en het veiligheidsbeleid aan boord, 2 oktober 1941

MARTINE VAN DER WIELEN-DE GOEDE

Het Nederlandse motorvrachtschip *Tuva* zonk op 2 oktober 1941 na een torpedering. De in dit artikel beschreven reconstructie van de gang van zaken vereiste een kritische beschouwing van veel tegenstrijdige gegevens.¹ Ook al tijdens de oorlog speurde de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen met moeite naar de ware toedracht van scheepsrampen.

De Buitengewone Raad voor de Scheepvaart werd begin 1941 geïnstalleerd door de Nederlandse regering in ballingschap. Over scheepsverliezen na torpedering volgden 51 uitspraken, waaronder die over de *Tuva*-ramp.² De raad stelde na constatering van nalatigheid of gemaakte fouten zo nodig nieuwe veiligheidsvoorschriften op.³ Die zijn tijdens de oorlog twee maal opgenomen in omvangrijke aanvullingen op het Schepenbesluit.⁴

De gegevens over de torpedering van de *Tuva* variëren van koelbloedig genoteerde feiten tot emotionele getuigenissen na een traumatische ervaring. De hier gegeven analyse berust op vergelijking van literatuur met archiefmateriaal.⁵ Een

- 1 Met dank aan ir. H.O. Bussemaker, LTZT2 KMR b.d., H. Harmsen, KLTZ b.d. en drs. J. van den Eijnde, veiligheidskundige.
- 2 De raad behandelde 82 scheepsverliezen als gevolg van torpedering. Bij 31 hiervan volstond afhandeling door een commissie zonder nader onderzoek. J. Vos, *Inventaris van het archief van de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen, 1940-1946* (Den Haag 1975) 2; Admiralty Naval Staff, Trade Division, *British and foreign merchant vessels lost or damaged by enemy action during Second World War, including a statistical summary of the war on British, allied and neutral shipping* (Londen 1945).
- 3 A.M.G. Smit, *Varen, vechten of berechten. Nederlandse maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Arnhem 1991).
- 4 Algemene Maatregel van Bestuur voortvloeiend uit de Schepenwet 1931. Staatsblad 1932 S563.
- 5 Archief Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen. Nationaal Archief (NA) 2.16.31, 19-229; Londense Collectie Koopvaardij (LOCK), Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) 338; Collectie Bezemer met aantekeningen uit de Londense Admiralty-archieven



m.s. Tuva (collectie Lap, Maritiem Museum Rotterdam).

brief van de tweede machinist S.H. de Goede en foto's completeren dit beeld.⁶ Drie processen-verbaal uit het archief van de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart te Londen en een interview met toenmalige vierde machinist W.B.J. Remmers schetsen de gang van zaken en de sfeer van paniek en angst.⁷

Dit artikel illustreert het moeilijke werk van de raad. Zou een langzaam zinkend schip behouden kunnen worden met bijvoorbeeld alleen schade aan het achterschip maar wel een gesloten tunneldeur? Dan zouden strengere voorschriften nodig zijn, misschien zelfs een verbod om die deur te openen. Het onderzoek naar het zinken van de *Tuva* speelde een opmerkelijke rol bij het tot stand komen van nieuwe veiligheidsvoorschriften.

en kopie *Kriegstagebuch*. NIMH 12, t337; National Archives and Records Administration (NARA), Maryland, USS *Winslow* (DD359) decklog 2-10-1941. Informatie is mede afkomstig van www.naval-history.net (samenstelling konvooien uit de Public Records Office, Kew); www.wlb-stuttgart.de van de Württembergische Landesbibliothek Stuttgart met de online bijgewerkte versie van J. Rohwer e.a., *Chronik des Seekrieges 1939-1945* (Oldenburg/Hamburg 1968); www.LAC-bac.gc.ca (scheepsbewegingen en rapporten Canadese marine uit de Library and Archives of Canada (LAC); www.uboot.net (o.a. gegevens uit het Deutsches U-boot Museum-archiv) en www.destroyerhistory.org (gegevens Amerikaanse marine uit NARA).

⁶ Brief S.H. de Goede (1907-1979) 11 oktober 1941 en foto's. Collectie auteur.

⁷ Tenzij anders vermeld zijn citaten en parafrasen ontleend aan de volgende bronnen: Processen-verbaal A. van Duyn, L.H. Brouwer en S.H. de Goede. NA 2.16.31, 108; Interview met W.B.J. Remmers (1920-2009) op 21 maart 2007.

DE LAATSTE REIS

Al voor de rampzalige dag van 2 oktober 1941 kreeg de bemanning van het m.s. *Tuva* intensief met de oorlog te maken. Na de Duitse inval vorderde de Nederlandse regering het schip van de Rotterdamse Mij. Vrachtvaart. Daarna werd het in Londen verhuurd aan de Britse regering ten behoeve van de oorlogvoering.⁸ Al in december 1940 bracht een bombardement in Oban (Schotland) zware schade toe en kwamen zeven mannen om.

De *Tuva* verliet Londen voor het laatst op 14 augustus 1941 onder kapitein A. van Duyn. Eerst ging de reis naar Sunderland aan de Britse oostkust om tussen 16 en 24 augustus te laden. Remmers vertelde: "De goederen zaten verpakt maar we wisten dat het ammunitie was voor de Amerikanen op IJsland." Op 6 september 1941 kwam de *Tuva* aan in Reykjavik.

De *Battle of the Atlantic* was in volle gang. U-boten omringden het sinds juli met Amerikaanse troepen versterkte IJsland.⁹ De geallieerde konvooien werden na traceren van vijandelijke onderzeeboten onmiddellijk omgeleid. Toch konden de Duitsers in de drie weken waarin de *Tuva* in Reykjavik gelost werd, zeven vrachtschepen en twee Britse oorlogsschepen tot zinken brengen. De plaatselijke bevolking bood de hele *Tuva*-bemanning een uitstapje aan naar de geisers, een welkome afleiding.

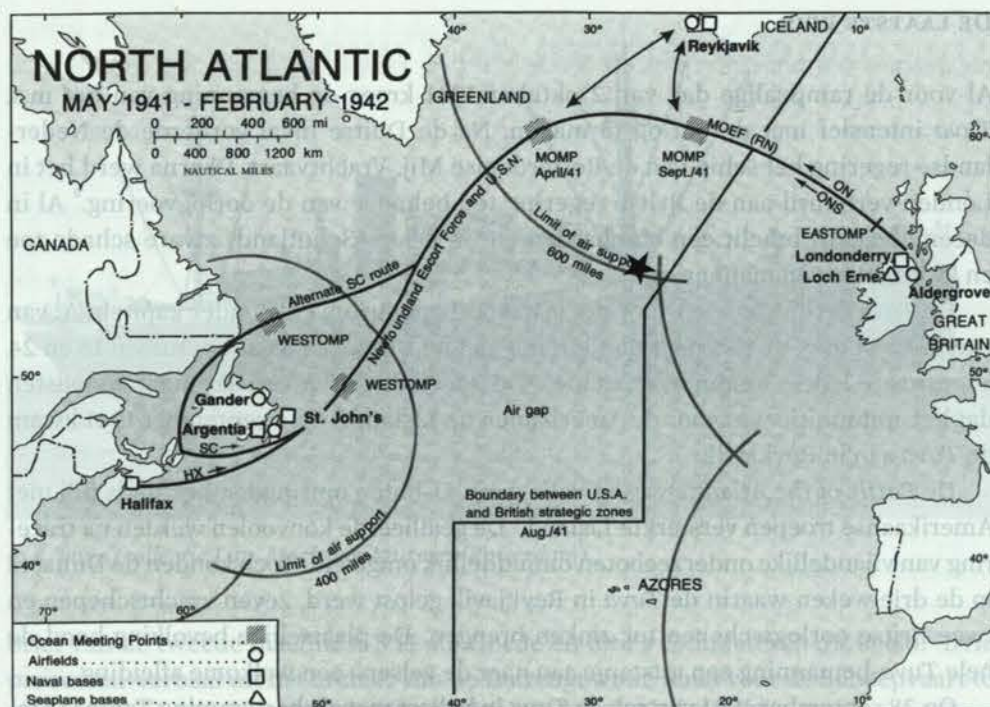
Op 28 september 1941 vertrok de *Tuva* in ballast met als bestemming Tampa (Florida) voor orders. Het konvooi ON19A bestond uit slechts drie koopvaarders: de *Tuva*, het Britse vrachtschip *Chulmleigh* en de Noorse tanker *Malmanger*. De drie schepen beschikten over een opmerkelijk zwaar escorte: drie Canadese korvetten en de torpedobootjager HMCS *St. Croix*.¹⁰

Het kleine konvooi moest zich aansluiten bij het naar het westen varende konvooi ON19. Dat is niet gelukt. Wel volgens plan loste de Canadese marine op 22° W.L. het Britse escorte af van konvooi ON19. Anderhalve dag later, in de nacht van 28 op 29 september, sloeg een hevige westerstorm die formatie uit elkaar. De commodore had de volgende morgen nog maar één korvet inzicht en nog maar zeven-tien van de veertig vrachtschepen. Op 1 en 2 oktober zijn drie van de verdwaalde

⁸ Meer details in: M.W.J. van der Wielen-de Goede, 'Varen of brommen. Vier maanden verzet tegen de vaarplicht op de Prins Willem III, zomer 1940.' in *Tijdschrift voor Zeegegeschiedenis* 28(2009-1) 45-69. De *Tuva* van 4.652 brutoregisterton is in 1935 gebouwd. G.J. de Boer, *150 jaar Van Uden* (Alkmaar 1998) 25 en 166.

⁹ D. Mason, *Duikbootoorlog. Onderzeeboten en konvooien* (Antwerpen 1994) 63; Rohwer, *Chronik* 167.

¹⁰ Niet DN10A, zoals in K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1986) 368; *Scheepsrampen in oorlogstijd* (Amsterdam 1947) 58; L.L. von Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog. De lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning*. I (Bussum 1978) 140; NA 2.16.31, 108.



Positie van de torpedering van het m.s. Tuva. De konvooien weken uit veiligheidsoogpunt vaak af van de op deze kaart aangegeven standaardroutes (markering auteur op een kaart uit M. Milner, North Atlantic run: the Royal Canadian Navy and the battle for the convoys (Toronto 1985)).

schepen getorpedeerd. Uit de posities blijkt dat het verspreide konvooi ON19 zich toen al ver ten westen van de Tuva bevond.¹¹

Konvooi ON19A bevond zich op de vroege ochtend van 2 oktober 1941 ongeveer zeshonderd mijl ten zuidwesten van IJsland in positie 54° 22' N.B. en 26° 35' W.L. om zich aan te sluiten bij het volgende konvooi (ON20), dat naderde op 50 mijl afstand. Om 05.15u had de tweede stuurman de wacht, toen de Tuva geraakt werd door een torpedo.

11 Ze bevonden zich toen al tussen 32° en 35° W.L. www.warsailors.com en www.uboot.net. Rapporten van konvooi ON19A en logboeken van de Canadese escorteschepen zijn niet bewaard gebleven.

PANIEK

De nog half slapende kapitein Van Duyn rolde door de schok op de vloer. Toen hij op de brug kwam, had de tweede stuurman de motor al laten stoppen. De kapitein liet snel een vuurpijl afschieten en seinen dat ze getorpedeerd waren. Daarna deelde hij orders uit om de geheime papieren in een met lood verzwaarde zak overboord te zetten. Uit vrees voor volgende treffers liet hij de noodverlichting van het sloependek uitschakelen. Toen hij samen met eerste machinist J. Kluwen een kwartier na de detonatie constateerde dat het water in de machinekamer al ruim drie meter hoog stond, gaf hij het sein 'schip verlaten'.

De bemanning stond intussen midscheeps verzameld bij de twee reddingboten. Vierde machinist Remmers zag vooral de paniek toen hij bij de sloep aankwam: "Iedereen was geheel versuft, ook eerste stuurman Wever, die eigenlijk de leiding had." Als jongste nam hij toen maar het initiatief en schreeuwde dat ze allemaal een voor een moesten springen op de meters op en neer deinende reddingboot. Eentje kwam in het water terecht, maar gelukkig konden de anderen hem er snel weer uit trekken. Zelf ging hij als laatste. Er stond een sterke zuiging naar het schip toe en Remmers moest uit alle macht afzetten. Toen brak tot overmaat van ramp de pikhaak dwars doormidden. De sloepmotor, die ze elke week hadden getest, haperde maar startte net op tijd om van het schip weg te komen.

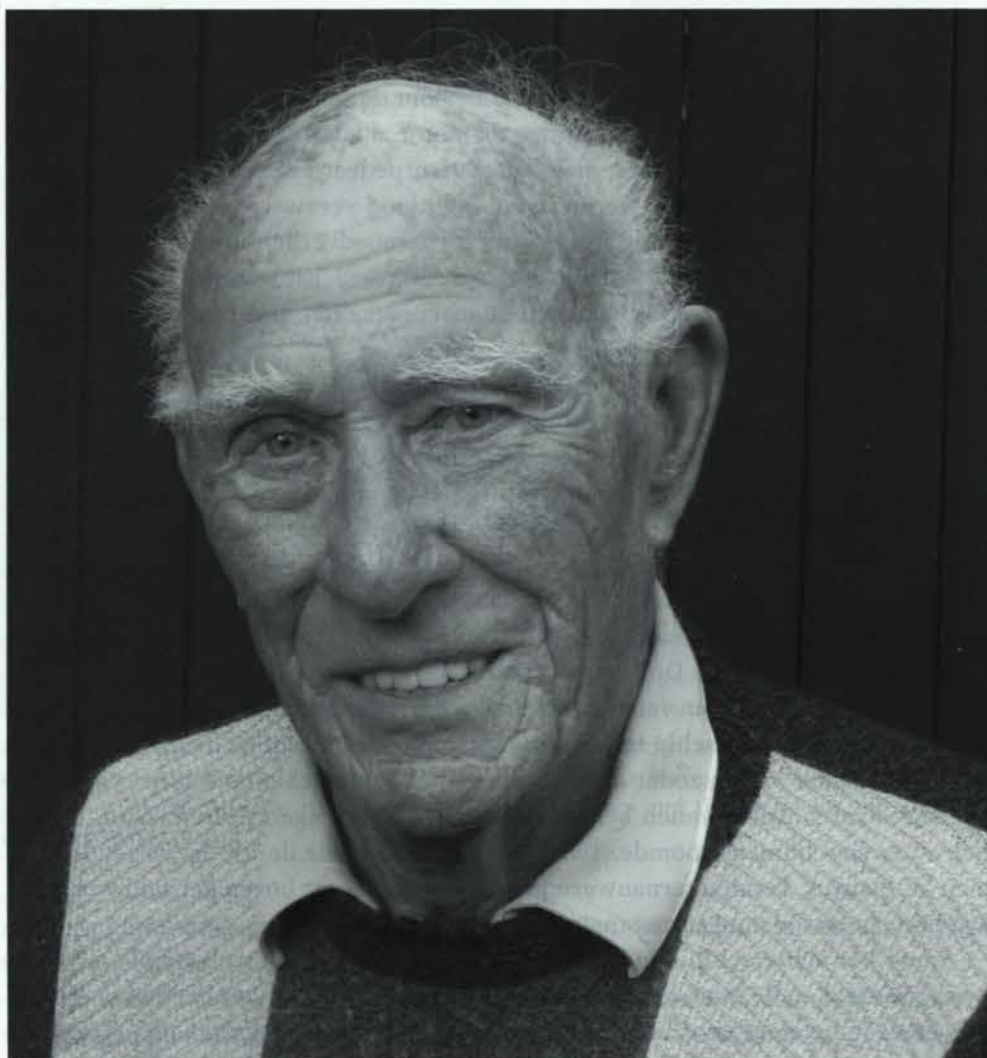
Eén man is met het schip ten onder gegaan. Vrijwel direct na de inslag stond de achterkuil onder water, zodat de mannen op het achterschip geïsoleerd waren. In het logies zaten drie mannen beknelde onder een losgeslagen ijzeren schot, terwijl het water snel binnenstroomde. Twee van hen, onder wie de 100 kg wegende olieman W. Struyck, konden ternauwernood door de kap naar boven gehaald worden.¹² Dat lukte helaas niet meer met matroos M. de Klerk.

Vanaf het achterschip konden vier mannen op een vlot van boord komen. De overigen zaten in de twee reddingboten. Opgelucht omdat ze het hadden overleefd dreven ze in het donker op zee, totdat de St. Croix de sloep langsij nam.¹³ Remmers vertelde trots: "De rode lichtjes op de zwemvesten brandden allemaal, zodat iedereen goed te zien was. Toen schreeuwde iemand van bovenaf woedend: 'Put the bloody fucking lights out!' en schrokken we enorm." Het risico van een nieuwe aanval was nog niet verdwenen.

Remmers had de angst nog in zijn ogen toen hij vertelde hoe ze langs een wild heen en weer slingerend klimmet naar boven moesten zien te komen. Olieman J. Kiela

12 Messbediende R.C. Greene redde tweede kok A.G. Angelo en matroos J. Jongkind redde olieman Struyck. Kapitein Van Duyn heeft beiden voorgedragen voor een onderscheiding. NIMH, 12, t337.

13 Zonsopgang op de positie van de torpedering op 2 oktober 1941 was om 5u50 lokale tijd, dus 35 minuten na de treffer. Computerprogramma Starry Night.



W.B.J. Remmers, 21 maart 2007 (foto auteur).

kwam tussen vlot en schip terecht en brak beide benen. Enige andere opvarenden liepen lichte verwondingen op. Op de *St. Croix* moesten ze snel naar binnen, waarna een waterdicht schot aan de buitenkant vergrendeld werd. Remmers schreeuwde: "Als er nu met dit schip iets gebeurt, komen we hier nooit meer uit!" Machteloos hoorde hij nog geregeld harde dreunen zonder te begrijpen wat zich precies afspeelde.

Kapitein Van Duyn vertelde in de scheepsverklaring hoe ze na een rondje om de *Tuva* het achterover zinkende schip moesten verlaten. Van het achterdekhuis stak nog slechts een klein gedeelte boven water uit.

BEDRIEGLIJKE WAARNEMINGEN

Verantwoordelijk voor de torpedering was de *U575*. Dat blijkt uit vergelijking van de tijdstippen en posities in de scheepsverklaring van de *Tuva* met die in het *Kriegstagebuch* van deze Duitse onderzeeboot.¹⁴ Volgens de scheepsverklaring kwam de inslag op 05.15u lokale zonetijd Z-2. Kapitän-leutnant G. Heydemann noteerde echter in het uitvoerige verslag van zijn eerste *Feindfahrt*: 3½ minuut na de torpedolancering van 07.09u. Voor maansondergang noteerde hij 06.20u, dus hanteerde hij de internationale Greenwich Mean Time ofwel UT.¹⁵ Omdat de lokale tijd een natuurgetrouwer beeld geeft van de situatie, zijn in het hierna volgende verhaal de tijdstippen uit het *Kriegstagebuch* daar in omgezet.

De plaats van de ramp werd vier maal bepaald: eerst door de *Tuva* kort voordat de bemanning het schip verliet, daarna door de *St Croix* en de volgende dag nog eens door het korvet *Eyebright*. Deze drie posities liggen precies rondom het door Heydemann genoteerde gebiedje AK6938.¹⁶ De onderlinge verschillen van maximaal negen zeemijl zijn te verklaren uit meetonnauwkeurigheden en onnauwkeurigheid van de toen gebruikte sextanten.

De U-bootcommandant zag slechts vier van de zeven schepen. Vermoedelijk vielen de silhouetten achter elkaar. De formatie van het konvooi en de situatie ten opzichte van de *U575* is voor en tijdens de lancering van de torpedo's weergegeven in bijgaande schets.

Om 04.20u ziet Heydemann in het noorden vier schaduwen varen in zuidoostelijke richting met 7 mijl per uur, hij denkt drie vrachtschepen in kiellinie met een torpedobootjager voorop. Dan komt het achterste schip recht op hem af. Op periscoopdiepte varende sluit hij uit te zijn gezien. Is hij misschien wel gehoord?¹⁷

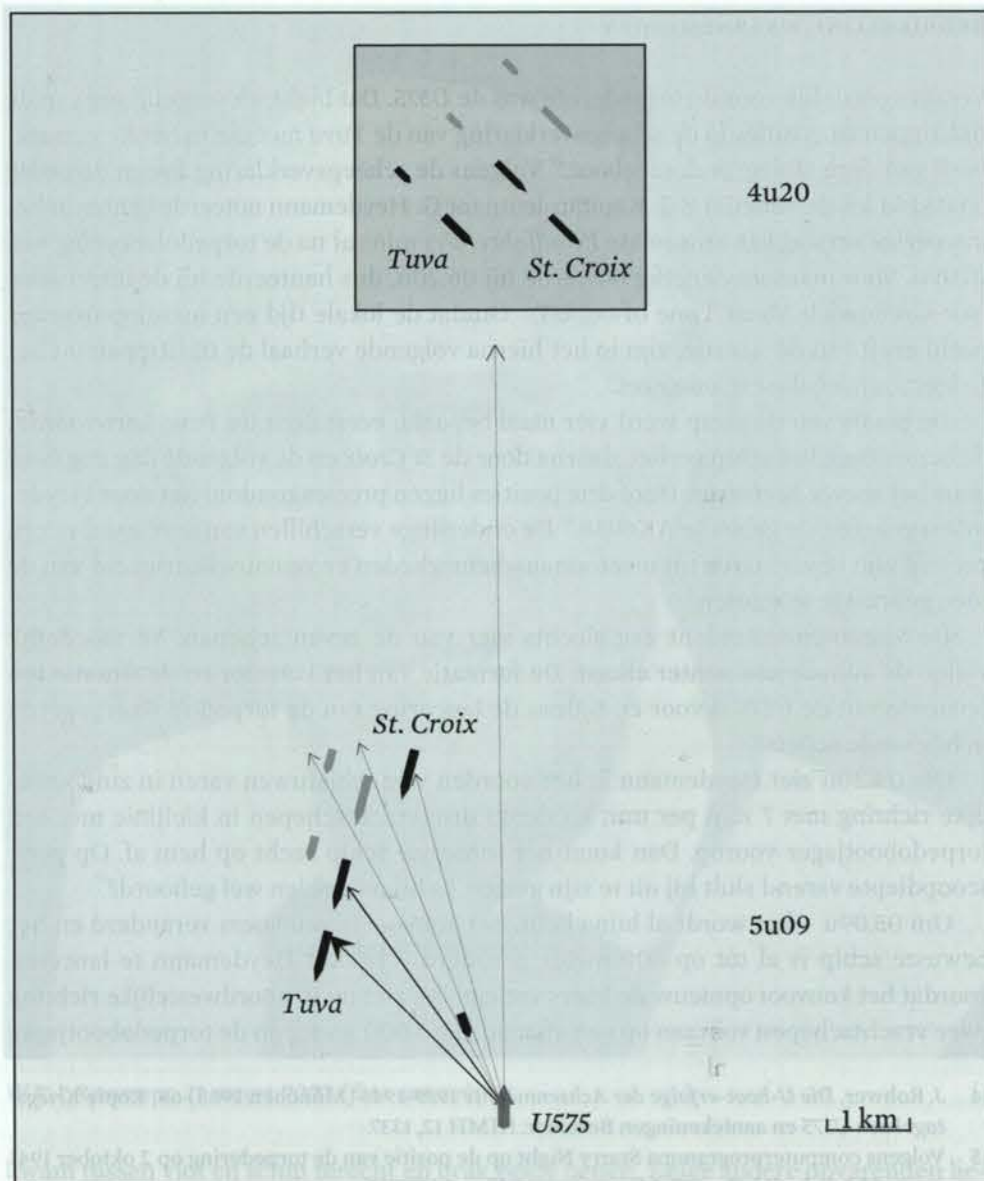
Om 05.09u – het wordt al bijna licht, het konvooi is van koers veranderd en het bewuste schip is al tot op 800 meter genaderd – besluit Heydemann te lanceren voordat het konvooi opnieuw de koers verlegt. Hij ziet nu in noordwestelijke richting twee vrachtschepen vooraan op een afstand van 3.000 meter en de torpedobootjager

14 J. Rohwer, *Die U-boot-erfolge der Achsenmächte 1939-1945* (München 1968) 68; Kopie *Kriegstagebuch U575* en aantekeningen Bezemer. NIMH 12, t337.

15 Volgens computerprogramma Starry Night op de positie van de torpedering op 2 oktober 1941 om 4u28 lokale tijd. Zone Z-2 ligt tussen 22,5° en 37,5° W.L.

16 Het centrale punt van AK6938, een gebied van zes bij zes zeemijl, ligt op 54° 21' N.B. 26° 45' W.L. Zie Marine quadratkarten achterin Rohwer, *U-boot-erfolge*. De overige posities verschillen onderling niet meer dan 9 minuten ofwel 9 zeemijl van noord naar zuid en 15 minuten van west naar oost (op deze breedtegraad overeenkomend met 9 zeemijl). Posities opgegeven door de *Tuva* volgens scheepsverklaring (NA 2.16.31, 108), door de *St. Croix* (Admiraltygegevens, 144) en door de *Eyebright* in een telegram (NIMH 12, t337).

17 Vlak voor de ontploffing is heel kort een radio-codebericht opgevangen van een U-boot. LAC RG24, D-1-c, Vol. 6811, file 354/23.



Situatieschets. Mogelijke verklaring van de U575-waarneming van slechts vier in plaats van zeven schepen doordat de silhouetten achter elkaar vielen.

4u20 Kapitein Van Duyns scheepsverklaring: "Voeren in konvooi van drie schepen, naast elkaar, wij aan stuurboord, vaart ongeveer 10 mijl." Heydemann ziet de schepen naar het zuidoosten varen. 5u09 Kapitein Van Duyn slaapt, maar de wakkere Heydemann ziet de schepen nu in het noordwesten met de boeg naar links: hieruit volgt dat het konvooi op dat moment de koers verlegd had van zuidoost naar zuidwest, uit voorzorg of misschien na signalering van het gevaar. (schets auteur).

erachter op 4.000 meter. Hij richt een 'Doppelschuss' op het voorste schip, dat hij ziet met de boeg naar links onder een hoek van 60°, en een enkel schot op het tweede schip onder een hoek van 50°. Snel ondergedoken hoort hij alle drie de torpedo's ontploffen. Uit de richting van het eerste schip komt een sterk krakend geluid van brekende schotten. Daarna hoort hij alleen nog de machine van het derde schip. De volgende dag meldt hij dan ook trots in het *Kriegstagebuch*: "Een 6000-Tonner tot zinken gebracht, een 4000-Tonner waarschijnlijk." Zoals vele U-bootcommandanten schat hij de door hem vernietigde geallieerde tonnage veel te hoog. Het voorste schip was immers de *Tuva*, de kleinste van de drie vrachtschepen.¹⁸ Die is waarschijnlijk getroffen door twee torpedo's. De oorzaak van de derde detonatie blijft onduidelijk. Er is geen rapport bekend van schade aan een van de andere schepen.¹⁹

AMERIKAANSE AANVAL OP DE U575

Vijf minuten na het onderduiken hoort Heydemann het naderende schip twaalf dieptebommen afwerpen op 800 meter afstand, te ver om schade aan te richten. Verscholen op 50 meter diepte hoort hij de ASDIC: een hoog sjirpen met een interval van drie seconden. Hij is bang dat het om een 'U-bootsfalle' gaat, een met ultrageluidspeiling uitgerust lokschip. Om 06.00u vaart dat schip over de U-boot heen en werpt drie dieptebommen in het kielwater.

Na een uur stilte denkt Heydemann de torpedobootjager weer te horen naderen met om de zeven seconden een tweede detectiesignaal: een melodisch fluiten zoals van een kanarie. Hij denkt dat de torpedojager aan bakboord ligt en het andere schip nog aan stuurboord, afwisselend luisterend en weer een klein stukje vooruit varende. Dan is het bijna raak: twee dieptebommen in het kielwater op 50 meter afstand. Heydemann meldt even later opgelucht dat de bommen waarschijnlijk te ondiep ingesteld waren, dat hij geen uitval heeft en dat de boot nog naadloos dicht is.

Tot zover het *Kriegstagebuch* over de confrontatie zelf. Volgens een latere aantekening was er toch flinke schade aangericht. Het diepteroer was defect. Bovendien bevatte de U575 's avonds na het opduiken een kwart ton lekkagewater ondanks het voortdurend met perslucht uitdrijven van het door een lekkend torenluik binnendringende water.

18 *Tuva* 4.652, *Chulmleigh* 5.445 en *Malmanger* 7.078 brutoregister ton. www.warsailors.com; www.uboot.net.

19 Bezemer, *Koopvaardij* 368 en 453. Vgl. H. Hazelhoff Roelfzema, *De Tweede Wereldoorlog ter zee. Een beknopt overzicht van de gehele strijd met bijzondere aandacht voor de verrichtingen door de Nederlandse zeestrijdkrachten en koopvaardij*. (Bussum 1978) 47. Indien, zoals hij schrijft, de tanker ook was getroffen, kan de schade slechts gering zijn geweest, want de *Malmanger* keerde terug naar IJsland.

Heydemanns interpretaties waren niet juist. Het zogenaamde lokschip was vermoedelijk een van de drie korvetten.²⁰ De escortecommandant aan boord van de *St. Croix* besloot omstreeks 06.00u, dus na de drie dieptebommen, de nog drijvende *Tuva* te verlaten. De aanval van een uur later bleek dan ook niet te zijn uitgevoerd door de escorteschepen van ON19A, maar slechts door één schip: de Amerikaanse torpedobootjager USS *Winslow*. Na het noodsignaal spoedde deze zich vanuit het escorte van konvooi ON20 in minder dan twee uren naar de *Tuva*. De Amerikanen troffen het door de bemanning verlaten schip nog drijvende aan, maar géén escorteschip. Na een geluidscontact op 140 yards afstand wierp de *Winslow* om 07.45u de twee dieptebommen af, bijna raak.²¹

Deze nauwelijks meer defensief te noemen actie van de *Winslow* had vergaande gevolgen kunnen hebben. Officieel waren de Verenigde Staten en Duitsland nog niet met elkaar in oorlog, maar al op 4 september 1941 brak een gewapend conflict uit tussen een U-boot en een Amerikaanse torpedobootjager. Dit bracht de publieke opinie zover, dat de Amerikaanse president F. Th. Roosevelt kon besluiten tot deelname van de U.S. Navy aan de konvooiering van geallieerde vrachtschepen.²² Het oogmerk was defensie van de Atlantische Oceaan op het westelijk halfrond, maar al spoedig volgden onvermijdelijke incidenten die een oorlogsverklaring dichterbij brachten.

UITEENLOPENDE RAPPORTAGES

Niet alleen verkeerde interpretaties, maar ook vergissingen en subjectieve ervaringen leidden tot tegenstrijdigheden in de verslagen van de *Tuva*-ramp. Pas dertien dagen na de ramp legde de kapitein de scheepsverklaring af voor de Nederlandse consul in Halifax. Eén foutje, 2 september in plaats van 2 oktober, werd later met een doorhaling gecorrigeerd. De beschrijving van de woeligheid van de zee lijkt subjectief gekleurd. Heydemann registreerde om 04.20u een lichte deining: goed zicht op een eventuele prooi. Na de treffer rapporteerde stuurman Brouwer echter hoge deining en Remmers beschreef de daardoor veroorzaakte problemen om in de sloep te komen.

Ook beoordeelde niet iedereen de snelheid gelijk waarmee het schip wegzonk. Remmers was ontzet door het verlies: "Het schip zonk zeer snel weg, bijna recht achterover." De kapitein vermeldde de snelheid van zinken twee keer. In de scheepsverklaring verantwoordde hij het moment van schip verlaten: "Het achterschip zonk

20 De tactiek met zogenaamde Q-ships is in de Tweede Wereldoorlog zelden of nooit meer toegepast.

21 NARA, USS *Winslow* (DD359) decklog 2-10-1941. Met dank aan Dave McComb voor het toesturen van kopieën; R.J. Cressman, *The official chronology of the U.S. Navy* (Washington 1999).

22 Het Greer-incident. I. Kershaw, *Keerpunten. Tien beslissingen die de loop van de Tweede Wereldoorlog voorgoed veranderden, 1940-1941* (Utrecht 2007) 345-347.

onmiddellijk weg en de machinekamer liep ogenblikkelijk vol water." Toen hij verklaarde de *Tuva* te hebben moeten achterlaten op bevel van de Canadese commandant, zei hij echter dat het schip langzaam wegzonk. Vast staat volgens het logboek van de *Winslow* dat de *Tuva* om 10.00u, dus vijf uren na de torpedering, nog dreef maar om 15.30u was gezonken.²³ Tot zover zijn de verschillen in weergave verklaarbaar.

Onbegrijpelijk is echter dat niet alleen de kapitein herhaaldelijk bakboord en stuurboord verwisselde maar ook de derde stuurman. In de scheepsverklaring staat: "De torpedo trof het schip aan SB-zijde ter hoogte van luik 5 en achterpiek." In Londen verklaarde de kapitein nogmaals vanuit de reddingboot te hebben gezien dat het schip zwaar beschadigd was 'S.B. achter'. Von Münching nam dit over, maar Bezemer schreef in zijn boek 'bakboord-achter'.²⁴ Hij concludeerde dat na bestudering in Londen van het *Kriegstagebuch*. Dat was door de U-bootcommandant wel overwogen samengesteld en dus betrouwbaarder. Heydemann zag de schepen met *Bug links*, dus moet het schip toch aan bakboord zijn getroffen. Besepte de kapitein niet dat tijdens zijn slaap de konvooiformatie was gewijzigd? Dan dacht hij misschien ten onrechte dat het schip nog aan de kwetsbare buitenzijde van het konvooi voer.

Stuurman Brouwers noemde bij opsomming van de reddingsmiddelen slechts één sloep met motor: "een boot (Motor) à 33 man aan B.B. en een boot à 35 man aan S.B." Ook verklaarde hij dat hij samen met de kapitein in de bakboordsloep had gezeten, maar dit klopt niet met de levendige herinnering van Remmers: "De kapitein en de eerste stuurman hadden elk het commando over een reddingsloep. Ik zat in de bakboordsloep bij de eerste stuurman." Ook vertelde Remmers dat in zijn sloep de motor niet wilde starten. Brouwers en de kapitein moeten dus in de andere, motorloze sloep hebben gezeten: de stuurboordsloep!

SLECHTE COMMUNICATIE

Na de aanval voer het escorte met de overgebleven twee vrachtschepen terug naar IJsland, waar het konvooi werd ontbonden op 4 oktober 1941. Op die dag maakte een van de Canadese officieren foto's van de schipbreukelingen aan dek van de *St. Croix*. Zeldzame foto's, want fotograferen in dit soort situaties was vrijwel nergens toegestaan.²⁵

23 NARA, *Winslow*-decklog. De bron van de opmerking op het IJslandse www.uboot.net dat de *Tuva* snel zonk na in tweeën te zijn gebroken kon niet worden achterhaald.

24 Von Münching, *Koopvaardijvloot I*, 140; Bezemer, *Koopvaardij* 368; Collectie Bezemer. NIMH 12, t337.

25 Foto's collectie auteur. Vgl. Hazelhoff Roelfzema, *Tweede Wereldoorlog* 47.



De officieren van de Tuva gegroepeerd rond een kanon op het dek van de torpedojager HMCS St. Croix, 4 oktober 1941. Van links naar rechts: hofmeester J.W. Roldaam (?), eerste stuurman P. Wever, derde machinist W. van Dragt (?), eerste machinist J. Kluwen, vierde machinist W.B.J. Remmers, derde stuurman L.H. Brouwer met kijker, assistent-machinist A.A. de Vey, kapitein A. van Duyn, assistent-machinist P. van der Heijden, de Canadese commandant H. Kingsley met kijker, onbekend, tweede stuurman S. Kris, tweede machinist S.H. de Goede, onbekend, assistent-machinist P. Vuyk (collectie auteur).

Hierna bracht het marineschip de geredde Tuva-bemanning naar Canada. Op 6 oktober 1941 bleven twee gewonden achter in het hospitaal van St. John's (Newfoundland). De overigen vertrokken met de onderzeebootjager naar Halifax. Daar voorzag de lokale afdeling van de Nederlandse Scheepvaart en Handelscommissie (NSHC of *Shipping*) hen van onderdak, nieuwe spullen en geld om kleren te kopen. De plaatselijke bevolking verwelkomde de eerste groep geredde schipbreukelingen heel hartelijk. Tweede machinist De Goede vertelde na de oorlog niet veel, maar wel dat hij zich bij de officiële ontvangst schaamde voor een grote scheur in zijn broek.²⁶

De berichtgeving naar Europa verliep traag en gebrekkig. De *Admiralty* kon op 2 oktober wel meteen telefonisch aan de NSHC meedelen dat de Tuva getorpedeerd

²⁶ De oorzaak verzwieg hij. Hij had na het stoppen van de machine hals over kop in het donker als laatste de machinekamer verlaten.

was. Op 6 oktober volgde een bericht dat het schip waarschijnlijk was gezonken. Nieuws over de opvarenden kwam pas op 9 oktober: 34 man gered en naar Canada gebracht, één man vermist. De censuur stond de zeelieden uitsluitend toe te schrijven naar naaste verwanten. Vermeldingen van ervaringen op zee waren verboden, ook in alleen voor ingewijden begrijpelijk versluieringen.²⁷ Toch lukte het De Goede aan zijn verloofde in Nederland te schrijven dat hij een ramp had overleefd: "Een poosje terug ben ik nogal verrast geworden of eigenlijk geschrokken van een harde klap en ben ik zoowat alles verloren wat ik hier bezat. Die verschillende mooie dingen die ik had, ja die had ik. Zelfs die mooie oude koperen ketel van ons staat nu voorgoed vol water."²⁸

Schrijnende gevolgen had de totaal ontbrekende communicatie tussen ON19A en het escorte van het ON20-konvooi. Terwijl de *St. Croix* met de 34 overlevenden aan boord al ver weg was, startte USS Winslow om 10.00u nog een zoekactie naar schipbreukelingen in de wijde omgeving van het wrak. Om 15.30u moest de *Winslow* bij terugkomst op de plaats van de ramp constateren dat de Tuva was gezonken. Vanaf de *St. Croix* gingen de pogingen om het schip te behouden echter nog steeds door. De Canadese commandant stuurde het korvet *Eyebright* terug naar de plaats des onheils, vroeg sleepboothulp en een Catalina-vliegboot om te verkennen. Pas toen het korvet de volgende morgen ter plekke alleen nog een grote hoeveelheid stookolie aantrof en seinde "Believe Tuva sunk", zijn de bergingspogingen gestaakt.²⁹

WATERDICHTE TUNNELDEUR

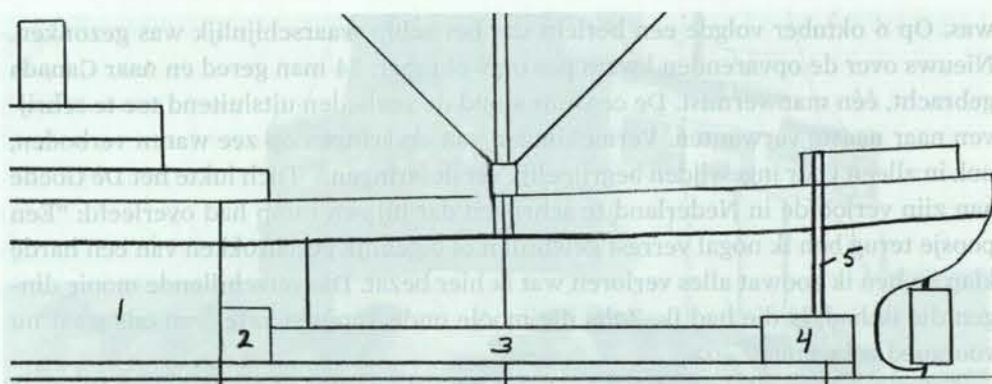
Niet alleen de communicatie maar ook het veiligheidsbeleid aan boord van koopvaardijsschepen liet veel te wensen over. Tijdens de oorlog is veel discussie gevoerd over de omgang met de waterdichte tunneldeur helemaal onder in het schip, tussen de in het middelste compartiment gelegen machinekamer en de naar achter lopende schroefastunnel.

De wettelijke veiligheidsvoorschriften van het Schepenbesluit uit 1932 waren niet toereikend voor oorlogssituaties. Uitsluitend voor passagiersschepen was daarin bepaald dat "waterdichte deuren gedurende de reis zijn gesloten, tenzij deze uit hoofde van de behoeften van den dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, in

²⁷ Regeling van correspondentie met familie. Ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart in Londen. NA 2.16.87.01, 11; Censuur-regels. NA 2.16.87.01, 42.

²⁸ Brief 11 oktober 1941. Collectie auteur.

²⁹ De Nederlandse sleepboot *Zwarte Zee* en het haar escorterende korvet *Leigh* maakten rechtsomkeert. Telegrammen 2 en 3 oktober 1941. NIMH, collectie 124; Aantekeningen NIMH, 12, t337; Scheepsrampen 58; Von Münching, *Koopvaardijvloot I*, 140.



Globale weergave van de in 1941 gebruikelijke indeling van een vrachtschip.

1. Machinekamer, 2. Toegang tot de schroefastunnel met waterdichte deur, 3. Schroefastunnel, 4. Toegang tot vluchtkoker, 5. Vluchtkoker (schets auteur)

welk geval maatregelen moeten worden genomen, dat zij te allen tijde onmiddellijk kunnen worden gesloten.”³⁰

De NSHC, die de koopvaardij schepen beheerde, deed in circulaire aan gezagvoerders geen oproep extra zorgvuldig met waterdichte deuren om te gaan.³¹ Wel ontvingen de rederijen een waarschuwing voor het openlaten van de verbindingsdeur tussen reservekolenbunker en stookplaats. Die kwam echter pas een jaar na de hierdoor versnelde ondergang van de *Alwaki* op 10 juli 1940. Over de toen eveneens opstaande tunneldeur repte de circulaire niet.³²

Vóór de ondergang van de *Tuva* in oktober 1941 kreeg de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart bij vier van de zeventien behandelde scheepsverliezen expliciet te horen dat de waterdichte tunneldeur open had gestaan.³³ De gehoorde kapiteins en bemanningsleden voerden daarvoor diverse argumenten aan. Een motorstoring zou van een schip een ‘straggler’ kunnen maken, een achterblijver van het konvooi en dus een weerloze prooi voor een U-boot.³⁴ Het machinekamerpersoneel moest dus zeer frequent naar de schroefastunnel om de blokken te smeren en vond telkens een of twee minuten wachten voor het openen en sluiten van de deur te lastig. Als tweede argument gold de vluchtmogelijkheid bij een ramp. Veel slachtoffers vielen

onderin het schip, in de gevreesde ‘put’.³⁵ Remmers vertelde: “Diep in de machinekamer – vier grote trappen af, zie die maar eens op te komen als er echt iets gebeurt – wist je niet wat er buiten gebeurde. We moesten soms opeens volle kracht vooruit en dan weer plotseling volle kracht achteruit, ingewikkeld manoeuvreerwerk. Dat was als ze een torpedo zagen aankomen!” Zo was op bovengenoemde vier schepen de deur niet alleen open gebleven om de asleiding te smeren, maar ook om vanuit de machinekamer via de tunnel en de vluchtkoker aan dek te kunnen komen.

VOORTDURENDE DISCUSSIE

Niet ongevoelig voor de aangevoerde argumenten en in het besef dat de inrichting van de schepen een striktere aanpak niet toeliet, kwam de raad na veel wikken en wegen met een halve maatregel. Het Koninklijk Besluit B90 van 23 oktober 1941 (drie weken na de ondergang van de *Tuva*) gaf een aanvulling op het Schepenbesluit 1932 met “bijzondere maatregelen in tijd van oorlog.” Speciale aandacht ging uit naar goede nooduitgangen uit de machinekamer. Voor het probleem met waterdichte deuren op alle schepen moest extra mankracht voldoende oplossing bieden. Bij elke opening moest voortaan “een wacht worden geplaatst, die de deur sluit, nadat hij, die de ruimte achter de deur is binnengegaan, is teruggekeerd.”³⁶

Daar kwam in de praktijk niet veel van terecht en de discussie duurde voort. Doordat de machinekamers slechts in laag tempo werden voorzien van de verplichte nooduitgangen kregen velen een idee dat behoud van het schip vóór het behoud van mensenlevens werd gesteld. Uit misnoegen en moedeloosheid ontstond de neiging het onwerkbaar voorschrift te negeren en het openlaten van de deur tussen machinekamer en tunnel tot een gewoonte te maken.³⁷ Ook al was een nooduitgang uit de machinekamer beschikbaar, dan leek de tunnel met een vluchtkoker naar het achterdek een extra kans.

Tussen 23 oktober 1941 en 4 februari 1943 (de dag van de *Tuva*-uitspraak) behandelde de raad 26 scheepsverliezen. Bij zeker zeven daarvan was nog steeds sprake van het standaard open varen van de tunneldeur.³⁸ Op 9 februari 1943 verscheen de kapitein van de *Flensburg* die dat zelfs veiliger vond.³⁹ De raad was ervan overtuigd dat een open-

30 Artikel 106b uit het Schepenbesluit 1932.

31 Het in de uitspraak over de *Tuva*-ramp genoemde ‘voorschrift’ van de NSHC aangaande de waterdichte tunneldeur was niet te traceren. Circulaire aan gezagvoerders NA 2.06.084, 164-168.

32 Circulaire 33 van NSHC aan owners agents, 20 juni 1941. NIMH LOCK, 25. Voor de rederijen waartoe diverse hierna genoemde schepen behoorden zie www.wivonet.nl en de website van H. Meurs.

33 NA 2.16.31, 69 *Alwaki*, 71 *Heemskerk*, 86 *Prins Frederik Hendrik*, 95 *Prins Willem II*.

34 N.F.M. van Deun, *Wij voeren in konvooi* (Amsterdam 1946) 107.

35 Bezemer, *Koopvaardij*, 345, 400 en 445.

36 Behandeling van waterdichte deuren in Bijlage XIX van het Schepenbesluit, artikel 70, lid 1. Staatsblad B90 van 23 oktober 1941, houdende aanvulling van de bepalingen in het Koninklijk Besluit van 26 november 1932, Staatsblad 563.

37 L. Wright en C. Bush, *Inleiding incidentonderzoek* (Prorail 2005) 34-35.

38 NA 2.16.31, 103 *Alphacca*, 146 *Astrea*, 136 *Breedijk*, 153 *Flensburg*, 147 *Medea*, 128 *Spar* en 221 *Tysa*.

39 De smalle noodladder in de machinekamer bleek onbruikbaar omdat bovenin stoom stond. De mannen konden alleen ontsnappen dankzij een openstaande deur naar de tunnel.

staande tunneldeur bij schade aan het achterschip een beslissende factor kon zijn voor de ondergang van een schip en verzamelde bewijzen om haar opvattingen te staven.

HET RAADSEL VAN DE TUVA

Tijdens het eerste proces-verbaal in januari 1942 vroeg inspecteur Den Hoedt niet direct naar de stand van de tunneldeur van de *Tuva*. Op 2 oktober 1941 waren de nieuwe voorschriften uit KB B90 ook nog niet van kracht. In de plichtmatige beschrijving van de nood- en reddingsmiddelen door derde stuurman L.H. Brouwer klonk niets verontrustends: "Allen hadden steeds zwemvest in hunne nabijheid."⁴⁰

Kapitein Van Duyn verscheen voor de raad na terugkeer in Londen op 24 april 1942. Hij verklaarde onder meer: "Wat de reden van het snel oploopen van de machinekamer is geweest, is mij een raadsel. Had order gegeven de W.D. tunneldeur steeds gesloten te varen en voordien dit persoonlijk eenige malen geconstateerd. Naar de 2^e machinist, die de wacht had, mij later verklaard heeft, heeft hij na de ontploffing de motor gestopt en is naar boven gegaan aangezien de verlichting uit was. Eveneens verklaarde hij mij dat de W.D. tunneldeur op dat moment gesloten was. Hij heeft alvorens de machinekamer te verlaten geen water hooren binnenstroomen."

Dat kon inspecteur Den Hoedt niet geloven. Een poging tot verzwijgen van nalatigheid was eerder voorgekomen. In 1940 weigerden de scheepsgezellen van de *Agamemnon* een scheepsverklaring te tekenen tenzij de eerste stuurman daar in opnam dat de tunneldeur tijdens de ondergang van het schip open stond.⁴¹ De inspecteur adviseerde dan ook de tweede machinist van de *Tuva* als getuige op te roepen om na te gaan of die "bij zijne bewering tegen den kapitein dat de W.D. tunneldeur gesloten was" zou blijven volharden.⁴²

De Goede keerde pas in januari 1943 terug in Groot Brittannië. Toen moest hij meteen voor de raad verschijnen. Zijn onder ede afgelegde verklaring was tegenstrijdig aan die van Van Duyn maar kwam volgens de raad geloofwaardig over. Hij getuigde op 14 januari 1943: "De waterdichte tunneldeur werd op de *Tuva* steeds open gevaren. (...) Mij is nooit order gegeven die tunneldeur gesloten te houden en ook niet om bij een ontploffing die deur dadelijk te sluiten." In de paniek dachten ze daar dan ook geen moment aan, noch hij noch de andere twee mannen van de wacht, een assistent-machinist en een olieman. De eerste machinist liet zich na de ontploffing niet horen via de spreekbuis van zijn hut naar de machinekamer. Alle

⁴⁰ De Goede haalde echter pas na het verlaten van de machinekamer zijn zwemvest uit zijn hut.

⁴¹ Nederlandsche Scheepvaart en Handelscommissie *Notulen harer vergadering over de periode augustus 1940 – juli 1944*, III, 1174 (14-11-1940).

⁴² NA 2.16.31, 108.



S.H. de Goede, oktober 1941 (collectie auteur).

inspanning in het door de stroomuitval pikkedonker richtte zich op het stoppen van de machine. De Goede zei verder: "Een paar minuten na de ontploffing, of misschien een minuut daarna, toen ik boven aan de trap was, hoorde ik reeds water de machinekamer binnenstroomen." Hij herinnerde zich niets van overleg met de kapitein direct na de ramp. Wel wist hij zeker dat hij later op de torpedobootjager de kapitein en de eerste machinist verteld had dat de deur open had gestaan en na de ontploffing niet gesloten was.

Er bleef nu nog één raadsel over: de onjuistheden in de verklaring van de kapitein. Dit kon niet meer worden opgelost, want triest genoeg was kapitein Van Duyn intussen omgekomen.

BERISPINGEN

Het water steeg de raad tot de lippen. Kwamen onjuiste verklaringen en het negeren van voorschriften soms vaker niet aan het licht? Ging het om meer dan de reeds geconstateerde één op de vier scheepsverliezen? De getuigenis van De Goede met de opheldering van het *Tuva*-vraagstuk viel op dezelfde dag als de uitspraak over het verlies van de *Breedijk* – mét open tunneldeur.

Raadslid C. Zulver schreef een felle reactie op de conceptuitspraak over de *Tuva*. Hij vond het onbegrijpelijk dat de tweede machinist niet bekend was met het doel en het gebruik van een zo belangrijk veiligheidsapparaat als een waterdichte deur. Hij verweet hem nalatigheid en vermoedelijk daardoor het verlies van het schip en van een mensenleven. Tegelijkertijd zag hij ook wel in dat controle op de sluiting door de officier van de wacht (de tweede stuurman), de gezagvoerder en de eerste machinist danig had gefaald.

Zulvers kritiek op het veiligheidsbeleid was terecht, maar hij legde te weinig nadruk op de eindverantwoordelijkheid van de gezagvoerder. Kapitein Van Duyn had waarschijnlijk geen bevelen aan de machinisten gegeven betreffende afsluiting van de tunneldeur, want Remmers vertelde: "Daar gingen de stuurman over." Volgens De Goede controleerden die slechts een keer per week of de sluitinrichting nog goed werkte. Dat gebeurde dus conform het toen officieel alleen voor passagiersschepen geldende artikel 107 van het Schepenbesluit. Een reeks artikelen begint met "De kapitein is verplicht zorg te dragen, dat....." Die moest dus de voor de veiligheid noodzakelijke bevelen geven, toezicht houden en maatregelen treffen voor de specifieke inrichting van het schip.⁴³ De mededeling van de kapitein dat hij "voordien

43 Vgl. E. Gritter, *Effectiviteit en aansprakelijkheid in het economisch orderingsrecht* (Den Haag 2003) 126 en 133: Verwijtbaarheid ontbreekt bij aantonen dat voldoende inspanning is geleverd om de bepalingen na te leven.

persoonlijk eenige malen geconstateerd" had dat de betreffende deur gesloten was, duidt niet op adequaat toezicht. Van maatregelen specifiek voor de *Tuva* blijkt niets.

De raad richtte zich meer op het blootleggen van zwakke plekken in het veiligheidsbeleid dan op het aanwijzen van schuldigen. In de definitieve uitspraak viel het oordeel over de tweede machinist dan ook milder uit dan dat van raadslid Zulver. De raad had wel kritiek. De kapitein had er niet voor gezorgd dat de tunneldeur tijdens het varen gesloten bleef. Ook had hij verzuimd bij aanvang van de reis instructies te geven om in geval van ontploffing de deur onmiddellijk te sluiten. De hoofdmachinist had na de torpedering "niet de minste poging gedaan de leiding over het machinekamerpersoneel op zich te nemen."

STRENGERE VOORSCHRIFTEN

Had de beklemd zittende matroos gered kunnen worden, indien de tunneldeur wél gesloten was geweest? Dat is zeer onwaarschijnlijk, want het logies op het achterschip stond binnen een kwartier onder water. Was de *Tuva* met gesloten deur lang genoeg blijven drijven voor berging? Dat is maar de vraag. De sleepboothulp was op 3 oktober 's morgens nog niet op de plaats van de ramp gearriveerd.

De raad kon alleen maar nog strengere voorschriften bedenken voor de oorlogssituatie dan die in Koninklijk Besluit B90 van 23 oktober 1941. Opmerkelijk genoeg inspireerde juist het *Tuva*-onderzoek de raad tot een nieuw advies. De Goede wees aan het einde van zijn proces-verbaal op een mogelijkheid: "Bij de nieuwe standaard-schepen is geen waterdichte tunneldeur doch er is een tweede koker die van het dek toegang geeft tot de voorzijde van den tunnel. Het is voor ons niet gemakkelijker, maar het sluit uit het open varen van een tunneldeur."⁴⁴ De waterdichte verbindingsdeur zou dus best op slot kunnen. De meeste schepen waren intussen wel voorzien van één vluchtkoker achter in de tunnel. Ook die zou dus kunnen dienen als alternatieve toegang.

In het *Tuva*-dossier bevinden zich kladnotities die de raadsleden uitwisselden met suggesties voor uitwerking in de praktijk. Verontwaardiging en ergernis klinken er nog in door. Eén raadslid kwam met een slimmere controle voor de officieren op de afsluiting, zonder afdaling in de machinekamer. Een ketting vanaf het handwiel op de deur beneden naar het wiel op het bovenrooster moest met een hangslot worden vastgezet. Zo zou boven onmiddellijk te zien zijn of de deur op slot was. Een ander lid had kennelijk weinig vertrouwen in het machinekamerpersoneel, want hij

44 Dit op basis van zijn ervaringen aan boord van het standaardschip m.s. *Rembrandt* van het Empire-type.

voegde daaraan toe: "Het begrip hangslot zoodanig te omschrijven dat niet een goedkoop, met een spijker open te maken slootje gebruikt zal worden."

BEDRIJFSBEZWAREN

De raad formuleerde de officiële voorstellen ter verbetering niet in een afzonderlijk stuk, maar verwerkt in twee uitspraken. Die over de *Tuva*-ramp van 4 februari 1943 bevatte uitvoerige adviezen voor nieuwe wettelijke voorschriften. Daarna volgden afwikkeling van vergelijkbare zaken elkaar in hoog tempo op.⁴⁵ Een nieuw Koninklijk Besluit zou geruime tijd vergen, dus kwam de raad ook met een aanbeveling voor de korte termijn. In de uitspraak over de *Medea*-ramp van 4 maart 1943 achtte de raad het "wenschelijk dat den kapiteins, behalve langs schriftelijken weg, ook, voor zoover dit mogelijk is, door middel van besprekingen worde gewezen op het groote belang gelegen in het nauwkeurig nakomen van de veiligheidsvoorschriften."⁴⁶ Hier klonk onvrede met de NSHC-kennisgeving van het vorige Staatsblad B90 aan de gezagvoerders: zonder enige extra nadruk en pas anderhalve maand na dato.⁴⁷

De NSHC reageerde binnen een week met een duidelijke circulaire, waarin de gezagvoerders en hoofdmachinisten dringend werden "uitgenoodigd" toe te zien op het voorschrift de waterdichte tunneldeur gesloten te varen en de machinisten en het lagere machinekamerpersoneel van de noodzaak hiervan te doordringen. Tegelijkertijd verzocht de NSHC schriftelijk aan de Inspecteur voor de Scheepvaart om af te zien van wettelijke dwang vanwege ernstige bedrijfsbezwaren. De commissie noemde het onderhoud van vriesmachines in de tunnel van sommige schepen en de onmogelijke opgave om kolen op zee over dek te verwerken van reserve- naar zijbunkers.⁴⁸ Door deze halfslachtige houding bleven schepen verloren gaan met een openstaande waterdichte deur: op 12 april 1943 de *Ulysses* en op 1 juni 1943 de *Salabangka*.⁴⁹

Een nieuwe aanvulling op het Schepenbesluit moest verbetering brengen, bekrachtigd door Koninklijk Besluit van 19 november 1943. De tekst uit de *Tuva*-uitspraak kwam hier vrijwel letterlijk in te staan: "De waterdichte tunneldeur van schepen, welke zijn voorzien van een vluchtkoker op de tunnel, moet met een degelijk hangslot zijn gesloten. De sleutel van dat slot blijft onder berusting van den kapitein. Slechts in zeer bijzondere gevallen of omstandigheden, ter beoordeling van den kapitein, wordt de tunneldeur geopend. De noodzakelijkheid van het sme-

45 *Ahwaki* op 11 februari, *Astrea* en *Medea* op 4 maart, *Spar* op 18 maart 1943.

46 NA 2.16.31,147.

47 De lijst van reddings- en veiligheidsmiddelen behorende bij KB B90 volgde pas ruim drie maanden na dato. Circulaires aan gezagvoerders 108, 129 en 202. NA 2.06.084, 164 en 165.

48 Brief 8 maart 1943. Insurance department, dossier *Tuva*. NA 2.06.084, 283.

49 NA 2.16.31, 175 en 200.

ren van asblokken wordt niet beschouwd als een bijzondere omstandigheid."⁵⁰ In het concept stond ook nog: "Men zou zich daartoe door den vluchtkoker naar den tunnel moeten begeven."⁵¹ En onverbiddelijk: op stoomschepen moesten deuren tussen reserve-kolenruim en stookplaats voortaan worden dichtgeklonken, indien dat voor de waterdichte indeling nodig was.

De effectiviteit van de tweede aanvulling op het Schepenbesluit is moeilijk vast te stellen, want in november 1943 was de oorlog op zee al over zijn hoogtepunt heen. De waterdichte indeling van schepen en de technische vereisten voor waterdichte deuren bleven wel hoog op de agenda staan, ook in vredetijd.

BESLUIT

Bij de gedetailleerde reconstructie van de torpedering van de *Tuva* bleken niet alleen logboeken en de scheepsverklaring een verkeerde voorstelling van zaken te geven, maar zelfs ook de onder ede afgelegde getuigenissen voor de Buitengewone Raad voor de Scheepvaart. Veel tegenstrijdigheden in de verslaglegging kwamen voort uit subjectieve ervaring en interpretatie of uit onnauwkeurigheid van beschikbare meetmethoden.

Het blijft onduidelijk waarom de kapitein ten onrechte beweerde dat de waterdichte deur tussen machinekamer en schroefastunnel tijdens de ramp gesloten was geweest. De pogingen het schip nog naar een haven te laten slepen zouden kunnen duiden op zijn oprechte overtuiging op basis van een misgelopen communicatie met de dienstdoende machinist. De verwarring was groot zoals ook blijkt uit een bakboord/stuurboord fout in de scheepsverklaring van de kapitein. Verzwijging van een falend veiligheidsbeleid kan niet geheel worden uitgesloten. Veel kapiteins voelden zich na al de doorstane ellende ook nog eens op het matje geroepen.

Anders dan de kapitein getuigde de dienstdoende machinist in januari 1943 dat ook tijdens de ondergang van de *Tuva* de tunneldeur open stond. Zijn opmerking dat op de nieuwe standaardschepen een dergelijke deur zelfs geheel ontbrak en de toegang naar de schroefastunnel via een van de vluchtkokers liep, bracht de raad tot een ferm besluit.

Door de nog lopende discussie over de omgang met waterdichte tunneldeuren werd in oktober 1941 het wettelijke veiligheidsvoorschrift slechts heel weinig aangepast. Daarna echter moest de raad nog steeds bij één op de vier scheepsverliezen

50 Staatsblad D47 van 19 november 1943, houdende nadere wijziging en aanvulling van het Schepenbesluit en van Bijlage XIX van het Koninklijk Besluit van 23 October 1941 (Staatsblad No. B90), artikel XI.

51 Correspondentie m.b.t. wijzigingen Schepenbesluit. 18 september 1943. NA 2.16.87.01, 27.

constateren dat de tunneldeur open had gestaan. In de praktijk gaf de bemanning de hoogste prioriteit aan het makkelijk kunnen smeren van de schroefas en het open houden van een vluchtweg uit de machinekamer. Behoud van het schip kwam pas daarna.

Omdat de schepen in 1943 beschikten over betere nooduitgangen, was het mogelijk het permanent dichthouden van tunneldeuren wettelijke verplicht te stellen. Het Tuva-dossier bevat diverse suggesties voor uitvoering in de praktijk en de raad nam een ontwerp tekst voor een strenger voorschrift op in de uitspraak over de Tuva-ramp. Deze tekst is vrijwel letterlijk overgenomen in het nieuwe Koninklijk Besluit van november 1943. Ook op oude schepen die niet gebouwd waren voor oorlogsomstandigheden, zouden de werkzaamheden in de tunnel alleen via de vluchtkoker op het achterschip toegestaan zijn. Waterdichte tunneldeuren moesten voortaan op slot.

MARTINE VAN DER WIELEN-DE GOEDE (1947) studeerde af in de farmacie aan de Universiteit van Amsterdam in 1972. Na 25 jaar werkzaam te zijn geweest als apotheker ging zij geschiedenis studeren aan de Universiteit Leiden, waar ze in 2004 afstudeerde in Vaderlandse Geschiedenis. Nu doet ze onderzoek naar de geschiedenis van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog naar aanleiding van de belevenissen van haar vader.

Summaries

Katie Heyning, 'A beautiful warship'

Up until now little is known about the decoration of warships in the first years of the Dutch Republic. No ships have been preserved and the information gained from contemporary images is scarce. Thanks to the financial administration of the States of Zeeland, which is being kept in the Zeeuws Archief in Middelburg, it is however possible to shed light onto this aspect of the fleet. The Zeeland archives not only contain the official financial records of the Zeeland Admiralty from 1586 on, but also contain many of the original bills handed in by the painters and sculptors who worked on the ships. Together with the resolutions of the Zeeland Admiralty this material gives insight into the amount of decoration in and on warships, the amounts of money spent, the use of colour and decorative motives and the slow but certain transition from painted to sculptural decoration in the first quarter of the seventeenth century. Archival records also make clear that the possession of richly decorated ships was a visible attribute of magnificence and power deemed necessary to the young Republic. In this article the developments in the decoration of the Zeeland fleet between 1586 and 1625 are examined.

Hugo Landheer. The case of the drafted skippers.

The Dutch system of inland waterways has over the centuries developed into a sophisticated logistical network providing ample opportunity for transportation of goods. Thousands upon thousands of skippers earned their living ferrying goods and passengers from one place to another. The efficiency of the system was not lost on the armies that have invaded – and defended – the Republic. From the Middle Ages inland skippers had been drafted for logistical duties in times of crisis. From the 1590s this draft system was codified. Early in the seventeenth century the Estates General appointed a *commissaris general voor 's lands leegerschepen* (general commissioner for army ships) He was made responsible for the requisitioning of private ships when the army needed extra logistical capacity in times of crisis.