



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## De persoonskaarten van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog

Bons, W.; Gils, R. van

### Citation

Bons, W., & Gils, R. van. (2021). De persoonskaarten van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 40(2), 75-80. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306384>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306384>

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

# Website

## *De persoonskaarten van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*

Het is voor velen een onbekend verhaal: de inzet van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog. Nederland bezat aan de vooravond van de oorlog de zevende koopvaardijvloot ter wereld. Ruim 32.000 personen – 12.500 Nederlanders, 6.000 inwoners van het Koninkrijk en 13.400 buitenlanders<sup>1</sup> – waren in dienst van de Nederlandse handelsvloot. Hoewel Nederland zich neutraal opstelde, had de uitbraak van de oorlog in september 1939 direct grote gevolgen voor de Nederlandse koopvaardij. De contrabandecontroles door zowel de Britten en Fransen als de Duitsers hadden grote impact op schepen van neutrale landen. Met deze controles probeerden de kemp-hanen transport van goederen naar de vijand tegen te gaan om zo de oorlogvoering van de tegenstander te dwarsbomen. In totaal vergingen in de periode september 1939 tot 10 mei 1940 32 Nederlandse schepen, waarbij 260 mensen omkwamen.<sup>2</sup>

Tijdens de Duitse inval in mei 1940 bevond het merendeel van deze vloot zich buitengaats. Na de meidagen werd de Nederlandse handelsvloot – bestaande uit honderden koopvaardij-schepen en kustvaarders – gevorderd ten behoeve van de geallieerde oorlogsinspanning. De minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart machtigde op 22 mei 1940 de nieuw opgerichte Netherland(s) Shipping and Trading Committee (NSTC) om als *custodian* op te treden voor alle schepen, ladingen en belangen van rederijen in bezet Nederland, uitgezonderd de rederijen die behoorden tot de Koninklijke Shell. Zij regelden hun eigen zaken. De NSTC, kortweg de Shipping genoemd, was belast met het onderhoud, het bemannen en verzekeren van schepen, het exploiteren van de vaartuigen en het afsluiten van huurover-

1 Anselm J. van der Peet, *Eindrapport Sectie Ervaringen Zeevarenden Koopvaardij, Koninklijke Marine en Gouvernements Marine* (z.p. 1999) 1.

2 Bart Droog, *Oorlogsslachtoffers Nederlandse koopvaardij en visserij 1 september 1939 – 9 mei 1940* (z.p. 2018).

Het passagiersschip *ss Nieuw-Amsterdam* van de Holland-Amerika Lijn werd tijdens de Tweede Wereldoorlog ingezet voor troepentransport. Scheepsgeschut moest het schip beschermen tegen vijandelijke aanvallen (Canada, mei 1944). DEN HAAG, NATIONAAL ARCHIEF



eenkomsten. Ook droeg de Shipping zorg voor de zeelieden, zowel aan wal als op zee.<sup>3</sup>

De Nederlandse koopvaardijvloot werd tijdens de Tweede Wereldoorlog over de hele wereld ingezet. Kleinere kustvaartschepen opereerden rondom Groot-Brittannië voor de bevoorrading van steden. Kustvaarders ondersteunden ook de grote handelsvaart, bijvoorbeeld als die schepen bij ondiep water de kust niet konden bereiken. Van de 42 Nederlandse vissersschepen die tijdens de Meidagen uitweken naar Groot-Brittannië werden er 26 schepen, inclusief bemanning, gevorderd door de Koninklijke Marine om dienst te doen als hulpmijnenvegers in Britse wateren. De overige schepen bleven dienstdoen als vissersschepen.<sup>4</sup> Nederlandse sleepboten sleepten in gevaarlijke omstandigheden door torpedering of bombardering zwaar beschadigde schepen naar geallieerde havens. Passagiersschepen deden dienst als troepentransportschip of hospitaalschip en vervoerden duizenden geallieerde militairen en patiënten.<sup>5</sup> Schepen van de grote vaart voeren, al dan niet in konvooi, over de Atlantische Oceaan, in de Noordelijke IJszee, Middellandse Zee, de Grote Oceaan, Indische Oceaan en het Caribisch gebied. De schepen droegen ook bij aan geallieerde operaties. Zo evacueerden ongeveer veertig Nederlandse kustvaartschepen plus minus 22.000 Britse en Franse troepen vanuit Duinkerken,

3 *De Nederlandsche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd* (Uitgave van het Ministerie van Scheepvaart en Visserij, z.p. [1945]) 3-5.

4 Van der Peet, *Eindrapport*, 1; *De Nederland-*

*sche Koopvaardijvloot in Oorlogstijd*, 24.

5 Anita M.C. van Dissel e.a. (eds.), *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam 2014) 44-46.

tijdens Operatie Dynamo in juni 1940.<sup>6</sup> En van 6 juni tot begin augustus 1944 ondersteunden rond de zestig Nederlandse koopvaardij schepen de landing van de geallieerden in Normandië.<sup>7</sup>

De duizenden bemanningsleden vervoerden tijdens de oorlog troepen, wapens, munitie en levensmiddelen over de wereldzeeën. Een keuze hadden ze niet. Om zich te verzekeren van voldoende zeelieden om de Nederlandse schepen te bemannen, verplichtte het Koninklijk Besluit van 6 juni 1940 alle Nederlanders en Nederlandse onderdanen die niet dienstplichtig waren en dienstplichtigen die niet in dienst waren ‘persoonlijke diensten bij of ten behoeve van de scheepvaart te verrichten’.<sup>8</sup> Dit betekende dat het dienstverband van opvarenden van de Nederlandse koopvaardij gedurende de oorlog tot nader order doorliep. Deze vaarplicht, die enigszins is te vergelijken met de militaire dienstplicht, werd in maart 1942 verscherpt met het Vaarplichtbesluit 1942. In dit besluit werden zowel de rechten als de plichten van de zeevarenden wettelijk vastgesteld, zoals rechten betreffende verlof, ziekte en opleidingen. Straffen voor onder andere het ontlopen van de vaarplicht werden in het Vaarplichtbesluit aangescherpt en geüniformeerd.<sup>9</sup> De Nederlandse regering beëindigde de vaarplicht pas op 2 maart 1946.

De persoonsadministratie van de zeelieden die tijdens de Tweede Wereldoorlog dienden op Nederlandse koopvaardij schepen wordt beheerd door het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Zoals de persoonskaart van Petrus Johannes Weijts laat zien, staan op de kaarten niet alleen demografische gegevens en informatie betreffende de schepen waarop werd gevaren, maar ook zaken als de functie van de zeevarende, het loon, de religie, de burgerlijke staat, eventueel (wan)gedrag en de opleidingen die werden doorlopen. De Shipping registreerde daarnaast zaken als desertie en overlijden. De kaart van Weijts bevat verder de aantekening *Lost*. Dat betekent dat het schip waarop hij op dat moment voer verloren is gegaan. De kaarten zijn administratief in vier categorieën te verdelen: de grote handelsvaart, de kustvaart, buitenlanders en *cancelled*. In totaal betreft het 66.300 persoonskaarten.

De grote handelsvaart betreft de schepen die de lange reizen over grote afstanden maken waarbij ze meestal een oceaan oversteken. Veruit de meeste zeelieden voeren op de grote vaart. Deze categorie is onderverdeeld in kaarten van officieren en overige bemanningsleden. Daarnaast zijn de persoonskaarten dubbel opgemaakt en bijgehouden: originele- en schaduwkaarten. De schaduwkaarten zijn na 1945 vaak bijgewerkt met onder andere gegevens betreffende de zogeheten vaarplichtbeloning, onderscheidingen en pensioengegevens. De kustvaart (ook wel korte vaart) betreft de vaart van schepen die doorgaans korte reizen langs de kust of over korte afstand maken. Er zijn twee

6 Ibidem, 39.

7 K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1986) 1152-1164.

8 Staatsblad van het Koninkrijk der Neder-

landen, nr. A 5: Besluit van 6 juni 1940 (z.p. 1940).

9 Vaarplichtbesluit 1942 (Ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, Londen 1942).

NAME WEIJTS, PETRUS JOHANNES, WEDENBROECK (born 16.9.96)		ADD. IN HOLL. AMSTERDAM, KADYK & PLEIN, ZEEBARKENHUIS		RELIGION R.K. (Catholic)	NO. 622072			
NEXT OF KIN		TICKET OR OCCUPATION	NATIONALITY NEDERLANDER	ALLOTMENT 10 (Reservist 1.6.39)	PER WEEK 140.			
			LONGER ALLOWANCE 10 - 22.2.44	BENEFICIARY P. WEIJTS	WAGER			
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
ARIPONE	K.N.S.M.	22.3.40	28.3.40	STOKER	F. 98			F.T.O.
KATWIJK	E.D.	14.4.40	15.4.40					TELLURIT ISLAND WEDGESLOOPEN
PR. W. V. ORANJE	ORANJE	5.5.40	6.5.40					
VEERHAVEN	V. LIDEN	3.6.40	4.6.40					PHIL. OST SLOK
SATURNUS (LOST)	K.N.S.M.	16.9.42	15.10.42	GREASER	101.50			TRANSPORT LANDED AT GUSPE REUNION: NEW-YORK 22.10.42 (with no. 12.11.42) NEW-YORK Baltimore Road 1001-1. Pool
GANYMEDES		27.6.43	12.6.44	GREASER	107	10%		Byw. A. Pool
		2.6.44	7.7.44					
		9.7.44	15.8.44					
		12.8.44		Donn. Rec. f. 100		10%		
JAYA	NED.	2.9.44	2.9.44	Donkerm.	152	10%		Byw. A. Pool
ARUBA	VV	10.9.44		OLIEM.	152	10%		Byw. A. Pool
Thesus	K.N.S.M.	3.11.44	10.11.44	OLIEM.	152	10%		Byw. A. Pool
FR HALS	NSTC	11.11.44		OLIEM.	152	10%		Byw. A. Pool
		21.11.44	23/11/45	"	152	10%		Byw. A. Pool

Persoonskaart van Petrus Johannes Weijts. Weijts, stoker van beroep, diende op het ss *Saturnus* toen dit schip op 15 september 1942 werd getorpedeerd door een Duitse onderzeeboot. Het schip ging verloren, de opvarenden werden op één persoon na allen gered. DEN HAAG, NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE

soorten persoonskaarten van de kustvaart, waar nagenoeg dezelfde informatie opstaat: grote- en standaardkaarten. De categorie buitenlanders bevat de kaarten van het niet-Nederlandse personeel, inclusief zeelieden uit de Nederlandse koloniën, aan boord van Nederlandse koopvaardijsschepen in de grote vaart. De categorie *cancelled* bevat alle geannuleerde inschrijvingen. De kaarten zijn enkele jaren geleden door het NIMH gedigitaliseerd.

Het Netwerk Oorlogsbronnen (NOB) benaderde eind 2019 het NIMH met het verzoek gezamenlijk een subsidieaanvraag in het dienen bij het Mondriaan Fonds ten einde de informatie op de persoonskaarten met behulp van *crowdsourcing* voor een breed publiek toegankelijk te maken. *Crowdsourcing* is een vorm van vrijwillige online samenwerking waarin een archief of erfgoedinstelling een beroep doet op individuen om vanuit huis te helpen met het ontsluiten of beschrijven van documenten, archiefbescheiden of foto's. De vrijwilligers verwerken de informatie op de persoonskaarten met behulp van een softwareprogramma. Zij bepalen zelf hoeveel tijd ze in het project steken. Daar staat doorgaans geen geldelijke beloning tegenover. Deelnemers aan dit soort projecten geven vaak aan dat het gevoel samen maatschappelijk van nut te kunnen zijn een belangrijke drijfveer is om deel te nemen. Het NOB diende, ondersteund door het NIMH, begin 2020 de aanvraag in bij de subsidiegever.

Het NIMH maakt deel uit van het ministerie van Defensie en kan om die reden geen subsidies aanvragen. Het verlossende antwoord kwam een kleine drie maanden later. De subsidie was toegekend en behelsde niet alleen het toegankelijk maken van de kaarten, maar ook het produceren van een serie informatieve video's over de koopvaardij en portretten van koopvaardijpersoneel. Daarnaast stelde het Mondriaan Fonds ons in staat een aantal infographics te laten maken, om het publiek te informeren over de verzamelde data.

De start van het project liep mede als gevolg van de COVID-19 pandemie vertraging op. Het NIMH startte in de loop van februari 2021 met het werven van vrijwilligers. Er waren van de kant van de projectorganisatie enige zorgen of voldoende vrijwilligers zich zouden melden. *Crowdsourcing* was voor het NIMH een nieuwe tak van sport. In eerste instantie werd een beroep gedaan op personen die in de jaren daarvoor interesse hadden getoond in de persoonskaarten, vaak nabestaanden of familieleden van zeelieden. Een artikel in het AD (en een groot aantal regionale dagbladen) zorgde ervoor dat de werving een enorme vlucht nam. Bijna 600 vrijwilligers lieten weten een bijdrage te willen leveren.

Al snel bleek dat, ondanks het succes van de werving, het coördineren van zo'n project geen sinecure is. Het werven van voldoende vrijwilligers blijkt achteraf gezien veel minder tijd te kosten dan de dagelijkse begeleiding van al die enthousiastelingen. Daar had één persoon bijna een dagtaak aan. Dat betrof niet alleen de aanmeldingsprocedure – alle vrijwilligers moesten een geheimhoudingsverklaring tekenen, maar vooral ook de vele vragen die ze hadden over het project in het algemeen en inhoudelijke zaken in het bijzonder. Ten einde een belangrijk deel van die vragen te kunnen beantwoorden, werd in maart een projectwebsite in het leven geroepen en een gedetailleerde handleiding geschreven. De ervaring leert echter dat lang niet iedere vrijwilliger kennis neemt van de handleiding, zelfs niet wanneer daar expliciet naar wordt verwezen. Hierdoor werden achteraf gezien nodeloos veel fouten gemaakt. Met die mogelijkheid was in het voortraject echter rekening gehouden. Ter controle werd iedere kaart door twee verschillende vrijwilligers verwerkt, waardoor twee datasets ontstonden. Na het invoeren van de kaarten volgde de controlefase. De software gaf aan waar de twee datasets van elkaar verschilden. Een kleinere, inmiddels ervaren groep vrijwilligers, stond in de startblokken om ook hieraan een bijdrage te leveren.

Het project kende al met al een vliegende start. Binnen zes weken waren alle persoonskaarten verwerkt en gecontroleerd. Daarna volgde de nabewerking van de data door de organisatie die de *crowdsourcing* mogelijk maakte (HetVolk.org). De dataset en de gedigitaliseerde kaarten worden na afronding van het project aangeboden op de archiefportal van het NIMH ([www.archieven.nl](http://www.archieven.nl)) en via het Netwerk Oorlogsbronnen ([www.oorlogslevens.nl](http://www.oorlogslevens.nl)). Daarmee worden niet alleen de grotendeels onbekende persoonlijke verhalen van de opvarenden van de koopvaardij voor het voetlicht gebracht, maar ook de zoektocht naar informatie over zeevarenden vereenvoudigd. Daarnaast kunnen de

Bemanningsleden  
van een Nederlandse  
kustvaarder in de  
haven van Londen  
(1943). DEN HAAG,  
NATIONAAL ARCHIEF



gegevens op de kaarten worden gebruikt voor (statistisch) historisch onderzoek naar bijvoorbeeld de verhouding tussen protestanten en katholieken, gehuwde en ongehuwde zeevarenden, hun nationaliteit en geboorteplaats. Wanneer het vermoeden bestond dat de zeevarende was gedeserteerd, werd dit met een 'D' ook op de kaart aangetekend. Tijdens het project bleek dat dit enige nuancering verdient. Slechts in een beperkt aantal gevallen betreft het daadwerkelijk deserteurs. Vaak misten zeelieden letterlijk de boot, stapten ze over op een schip dat onder een andere vlag voer, of namen ze bijvoorbeeld dienst bij de Prinses Irenebrigade of de Royal Air Force.

WELMOED BONS EN RICHARD VAN GILS  
NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE