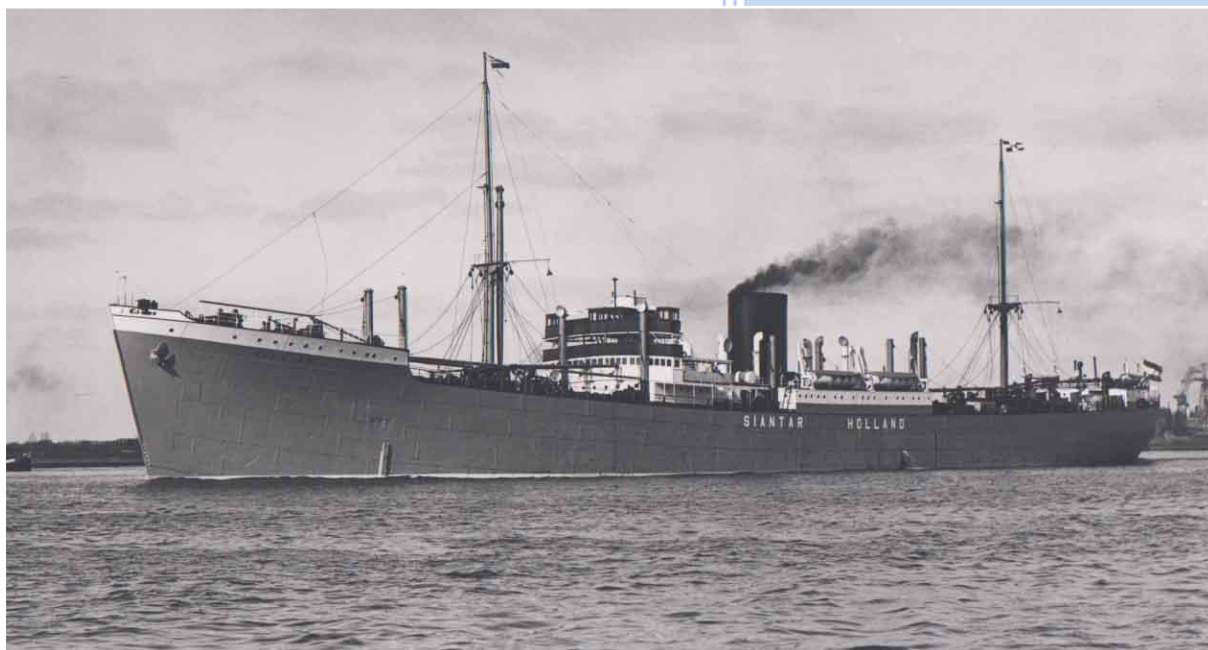




Nieuwsbrief no. 12

*Een Verhaal van A.H. van der Velde
voor gepensioneerden Oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Arie & Harry

KRL

9-12-2019

KORT VERHAAL OVER DE ROTTERDAMSCH E LLOYD TIJDENS EN VLAK NA DE TWEEDE
WERELDOORLOG EN OVER MACHINIST DE HEER J.F.H. KOTTE,
LERAAR AAN DE SCHOOL VOOR SCHEEPSWERKTUIGKUNDIGEN IN APELDOORN

In 1953, acht jaar na W.O. II, ging ik als achttienjarige naar de machinistenschool aan de Loolaan in Apeldoorn, die toen ineens School voor Scheepswerktuigkundigen (de S.v.S.) bleek te heten.



De school voor machinisten in Apeldoorn, waar Kotte les gaf

De aankomende machinisten – nu dus scheepswerktuigkundigen – ontmoetten daar voor het eerst meneer Kotte, de leraar die ons vertrouwd moest zien te maken met stoomketels, turbines, zuigerstoommachines, dieselmotoren en de belangrijkste hulpwerktuigen die bij al die machines gebruikt werden.

Dhr. Kotte was een man die een enorme rust uitstraalde, zonder dat hij daarvoor enige moeite leek te doen. Je liet het als jongens die het avontuur tegemoet wilden (nogal wilde knapen dus), wel uit je hoofd om bij die man ongepaste geintjes uit te halen. Kotte was niet alleen leraar, maar werd ook veel gevraagd



De heer Kotte in zijn tijd als leraar

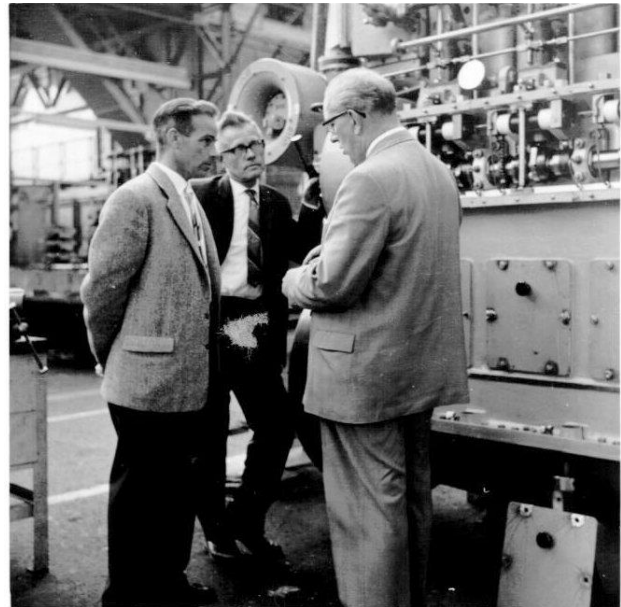
voor allerlei activiteiten die betrekking hadden op het beoordelen van het resultaat van het technisch beroepsonderwijs. Daarom zag men hem vooral graag in allerlei examencommissies. Regelmatig toog hij voor een paar dagen naar Den Haag om examens af te nemen voor onze Wtk diploma's V.D., A en B2. Velen van ons zullen wel eens door hem op hun bekwaamheden zijn onderzocht. Hij was gezien en zeer kundig, omdat hij zich in mensen verdiepte en veel mensenkennis had. Dat hij technische kennis met veel allround praktische ervaring had, was vanzelfsprekend. Hij had immers als machinist gevaren.

De directeur van de S.v.S. was een oud-marine officier, die ook directeur van de autotechnische school de ATS was, maar op de S.v.S. was het meneer Kotte die de toon zette en, heel vreemd, hij liet zich daar niet op voorstaan. Het ging niet om status.

Wat ook vreemd was, althans niet alledaags, dat er regelmatig zeelui, meestal oud-cursisten van de school, bij hem op bezoek kwamen. Velen voeren bij de Lloyd. Niet alleen op school, maar ook bij hem thuis ontving hij oud-leerlingen van de school. Vooral ook omdat hij voor vervolgdiplooma's opleidde.

Meneer Kotte was een gepensioneerde Lloyd machinist, zo begrepen wij al gauw. Toen was de benaming scheepswerktuigkundige nog niet ingevoerd. Hij was rond de vijftig toen hij als leraar benoemd werd. Tijdens de oorlog moest hij ook hebben gevaren, wisten wij, maar daar sprak hij nooit over. Geen woord of zelfs maar een toespeling over zijn verleden. Ook later niet toen ik zeer bevriend met de heer Kotte raakte. Het leek wel alsof de heer Kotte vóór Apeldoorn geen verleden heeft gehad.

Varen heeft op mijn persoonlijke ontwikkeling en datgene waar ik mijn leven later aan geweid heb, een niet meer weg te denken invloed gehad. Op de School voor Scheepswerktuigkundigen heeft het 'vaarvirus' dat mij in de jaren daarvoor al had besmet (ik had o.a. gevaren als ketelbink), nog eens driedubbel aangestoken. Voornaamste aanjager van dat virus was meneer Kotte. Een krachtige persoonlijkheid, die een enorm gezag – en zoals al eerder vermeld – rust uitstraalde. Eigenlijk ook een wat ondoorgroendelijke man. Maar niemand had het daarover en verdiepte zich daar verder in. Meneer Kotte was gesteld op zijn leerlingen en zeer betrokken bij hun toekomst, zonder daar ooit openlijk blijk van te geven. Je voelde dat. Hij had nooit haast. Alleen wist je al in september dat alle taken en tekenopdrachten die hij in de loop van het jaar zou geven (en dat waren er veel) uiterlijk op 1 juli het jaar daarop moesten zijn ingeleverd. Daar viel niet meer over te marchanderen. 1 Juli was 1 juli en niet 2 juli! Niemand kon dus zeggen dat hij om welke reden dan ook geen tijd had gehad de opdrachten uit te voeren. De consequenties van een verkeerde planning waren



Kotte (rechts) als examiner van de Rijks Examencommissie voor Landmachinisten (later Bedrijfswerktuigkundigen)

voor rekening van de leerling. Daar moest geen misverstand over bestaan en dat was er dan ook niet. Je was zelf verantwoordelijk voor je eigen ontwikkeling.

Kotte gaf zijn pupillen alle tijd om te rijpen, ervaringen op te doen, fouten te maken, er een eigen mening op na te houden, zich te ontwikkelen en zichzelf te ontdekken. Niet in de tijd die ervoor stond, maar die ieder voor zichzelf nodig dacht te hebben. En dus duurde de school voor een enkeling langer dan de twee jaar die ervoor stond. Dat was niet zo erg, want je kon vijf maal per jaar in Den Haag staatsexamen doen en daar ging het om, niet om het schooldiploma. Wie niet wilde, of met andere activiteiten bezig was, viel vanzelf af. Dat was het selectiesysteem en Kotte droeg dat uit. Hij pamperde niet. 'Iedereen zorgt voor zijn eigen toekomst', moet zijn uitgangspunt zijn geweest 'en ik (Kotte) draag daar naar vermogen aan bij' en dat was veel. Zoiets moet hij gedacht hebben, in ieder geval handelde hij ernaar.

De rust die er op school heerste en vooral tijdens de lessen van de heer Kotte, is met een voorbeeld toe te lichten. De school begon om 08.40 uur precies. Alle leerlingen, waar ze ook vandaan kwamen konden dan binnen zijn. Behalve diegenen die met de trein uit Amersfoort kwamen. Die trein kwam iets later, waardoor een vijftal jongelui de 08.40 niet konden halen. Die mochten wat later komen, overigens met toestemming van de directeur. Hoe loste Kotte, de hoofddocent (die titel bestond nog niet, maar hij was het gewoon) dat nu op?

Precies om 08.40 uur zaten we in de klas op onze plek. In alle rust ging Kotte dan op zijn kruk achter de lessenaar zitten. Haalde uit zijn binnenzak een zilveren sigarettendoos in een fluwelen hoesje, haalde het hoesje van de doos en tergend langzaam opende hij dan de doos, nam er een sigaret uit en legde die op de lessenaar. Vervolgens werd de doos met hoes weer in zijn binnenzak gestoken. Dan kwam zijn Ronson aansteker, ook in een hoesje, uit zijn zak. Het ritueel herhaalde zich en de sigaret werd in alle rust aangestoken. Wie denkt dat hij nu aan de les begon, vergist zich. Hij stond op, deed een paar grote trekken aan zijn sigaret, pakte een krijtje en ging weer op zijn kruk zitten. De eerste keren zat je er met ingehouden spanning naar te kijken. Hij pakte een blinkend mesje met hoesje erom uit zijn zak, verwijderde het hoesje, opende het zakmesje, pakte het neergelegde krijtje weer op en sleep er een keurige punt aan. Vervolgens werd het mesje weer in zijn hoesje opgeborgen. De Amersfoorters waren intussen gearriveerd en hadden hun plaatsen ingenomen. Nu keek hij voor het eerst de klas rond: 'Morgen jongelui', zei hij, ten teken dat de les begonnen was. Hij stapte van zijn kruk en zette zijn eerste tekening op het bord. Niemand zei meer wat en ging samen met hem aan het werk. Het verschaft de leerlingen de mogelijkheid bij te komen van de haast om op tijd in de klas te zijn. Jaren later heb ik hem naar dit ritueel gevraagd. Het antwoord wist ik eigenlijk wel, maar hij voegde er iets aan toe waar ik nooit aan gedacht had. 'Jongelui', zei hij, 'die elkaar een uur of tien, vijftien niet gezien hebben, hebben elkaar veel te vertellen. Daartoe stel ik ze in de gelegenheid, dan heeft de les die erop volgt daar in ieder geval geen last meer van'. Geweldig toch, waar leer je zo'n wijsheid nog? Ik heb jaren klassikaal lesgegeven en die 'formule' toegepast. En ik kan je verzekeren, het werkt en feilloos.

Op de schoolfeesten kwam zijn genegenheid voor ons jonge mannen ondubbelzinnig tot uiting. Kotte vond die feesten schitterend en sponsorde onze leerlingenvereniging via de loterij min of meer onopvallend en zeer overdadig. Zelfs zo dat wij, van het leerlingenbestuur, allerlei trucs moesten bedenken om in ieder geval één hoofdprijs bij hem te laten vallen.

Meneer Kotte paste overigens nauwelijks in het twoseater Fiatje (ik meen een Topolino) van voor de oorlog waarmee hij in 1953 nog naar school kwam, voor hij overstapte op een Simca en later een DS19. Kotte was volkomen zichzelf en recht door zee, dus betrouwbaar.

Onze school, althans de opleiding scheepswerktuigkundigen, de autoschool natuurlijk niet, stond bekend als Lloyd school. De Rotterdamsche Lloyd was ook in het schoolbestuur vertegenwoordigd. Dat deed de heer van de Burg, de personeelschef van alle scheepswerktuigkundigen die in die tijd bij de Lloyd werkten en dat waren er vele honderden en misschien wel duizend of meer. Je had geen idee van de omvang van de company waar je bij hoorde. Kotte selecteerde ook de meest geschikte leerlingen van de school voor de Lloyd, die dan ook een contract en vierhonderd gulden aangeboden kregen. Dat geld kon je mooi gebruiken voor een deel van de uitrusting, o.a. tropenuniform en toebehoren.

Van meneer Kotte persoonlijk was dus heel weinig bekend. Noch van zijn carrière, noch van zijn privéleven. Hij was onafscheidelijk van zijn vrouw, mevrouw Kotte-Nefkens. Een slanke, pittige vrouw die niet op haar mondje gevallen was. Ze oogde chic en modebewust. 'Optimist tot in de kist' was een geveugelde uitspraak van haar en zo handelde het echtpaar ook.

Meneer Kotte, meer een gedistingeerd type heeft heel veel invloed op ons denken en handelen gehad en toch kenden wij hem niet en, zoals eerder opgemerkt, zeker zijn verleden tijdens de oorlog op zee niet.

Er gingen wel wat wilde verhalen over 'Moermanskkonvoeien' en zo rond, maar dat was het wel zo'n beetje. Toen meneer Kotte in 1966 aan een stomme blindedarm ontsteking overleed, is er op de crematie ook niets over zijn verleden gezegd. Voor Kotte moet zijn verleden met het eindigen van de oorlog een afgesloten boek zijn geworden.

En toen kwam in het voorjaar van 2018 het boek '*Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45 uit*'. Ik heb het onmiddellijk gekocht, omdat ik nog steeds een enthousiaste Lloydman ben en graag wilde weten hoe het de zeelieden van de Rotterdamsche Lloyd tijdens de oorlog vergaan was. Ik had het boek al voor een groot deel gelezen en was al veel namen, ook die van oudere 'machinisten' waar ik mee gevaren had, tegengekomen. Steeds meer begon ik te hopen ook de naam Kotte in het vervolg van het boek tegen te komen. En ja hoor, op bladzijde 223 was het raak! Ik stuitte door ons huis van opwinding.

Meneer Kotte bleek tijdens de oorlog in ieder geval gevaren te hebben op de schepen *Kota Gede*, de *Siantar* en de *Soekaboemi*.

Voor ik daarover vertel, eerst wat wetenswaardigheden vooraf.

Wanneer je het boek leest, kom je tot de ontdekking dat ook de zorg voor schepen en haar opvarenden in de oorlog alle aandacht van de familie Ruys, de eigenaren van de Lloyd, had. De heer Th. A.W. Ruys, toen directeur van de Rotterdamsche Lloyd in bezet Nederland, is al snel in het diepste geheim gegevens over al hun schepen met haar bemanningen gaan verzamelen. Hoe zij allen de oorlog zijn doorgekomen, op welke schepen ze voeren, welke promoties zij maakten, wie door oorlogshandelingen of in een ziekenhuis omkwamen of in Europa of Azië in gevangenschap raakten. Dat soort dingen. Alle informatie die de heer Ruys maar te pakken kreeg werd bijgehouden. Die informatie kreeg meneer Ruys overigens vooral van in Nederland en elders achtergebleven familieleden. Weliswaar te hooi en te gras, maar

het was in ieder geval wat. Ook het Rode Kruis, telegrammen die vanuit neutrale landen worden verzonden, en andere bronnen leverden voor de familie in Nederland en dus voor de heer Ruys informatie op. Maar begrijpelijk was dat er zeer fragmentarisch nieuws binnenkwam. Meneer Ruys deed dat werk ondanks de zeer strenge Duitse censuur. Toch wist hij veel informatie te verzamelen en in zijn schependagboek (zoals hij dat noemde) systematisch te verwerken. Zijn schependagboek bestond uit een eenvoudige ordner waarin hij de schepen van de Lloyd op alfabetische volgorde had ondergebracht en de informatie die binnenkwam per schip en chronologisch noteerde.

Dat verzamelen was echt gevaarlijk werk, levensbedreigend kan je wel zeggen. Een andere Ruys (Willem) deed ook niet precies wat de bezetters van hem verwachtte en werd in Sint Michielsgestel gefusilleerd. Het passagiers- en vlaggenschip van de Lloyd waarop ik ook drie 'round-the-world-trips' heb mogen maken, is naar deze Willem Ruys vernoemd.

Pas na de oorlog verkreeg de Rotterdamsche Lloyd het predikaat 'Koninklijk'. Ik heb dan ook altijd bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, de KRL, gevaren. Niemand bij de Lloyd had in mijn tijd het lef te spreken over de Rotterdamsche Lloyd. Dat 'Koninklijke' hoorde erbij. De familie Ruys, een vooraanstaande, welgestelde en weinig opvallende Rotterdamse familie, was wereldwijd gezien een belangrijke speler in de transportsector. Overal (wereldwijd) waren Lloyd kantoren, havenopstallen, kade's en agenten die voor lading zorgden. Een gigantisch bedrijf, zonder dat je daarin de weg kwijtraakte, omdat, waar je ook werkte, kleinschaligheid domineerde. Dat was de indruk die het bedrijf maakte. Het schip waar je op voer was bijvoorbeeld zeer overzichtelijk en een voorbeeld van zo'n kleinschalig bedrijfje met echt alles erop en eraan. Ook een burgerlijke stand en als het nodig was rechtspraak.

De Lloyd en dus de familie Ruys, verloor in de oorlog de helft van haar schepen, ruim twintig. Alleen daarbij kwamen al bijna driehonderd opvarenden, dus varende medewerkers van de Lloyd, om, walpersoneel niet meegerekend. Zoiets gaat je niet in de koude kleren zitten. Twee andere 'Ruysen' (Anthonie en Lucien) waren in de oorlog buiten bezet gebied actief en kwamen voor de belangen van de Lloyd en de Nederlandse koopvaardij belangen in het algemeen op. Dat was wel nodig ook, omdat uiteindelijk alle koopvaardijsschepen onder meestal vreemde overheidsinstanties kwamen te vallen en alle opvarenden een vaarplicht kregen, een soort militaire dienstplicht voor zeelieden.

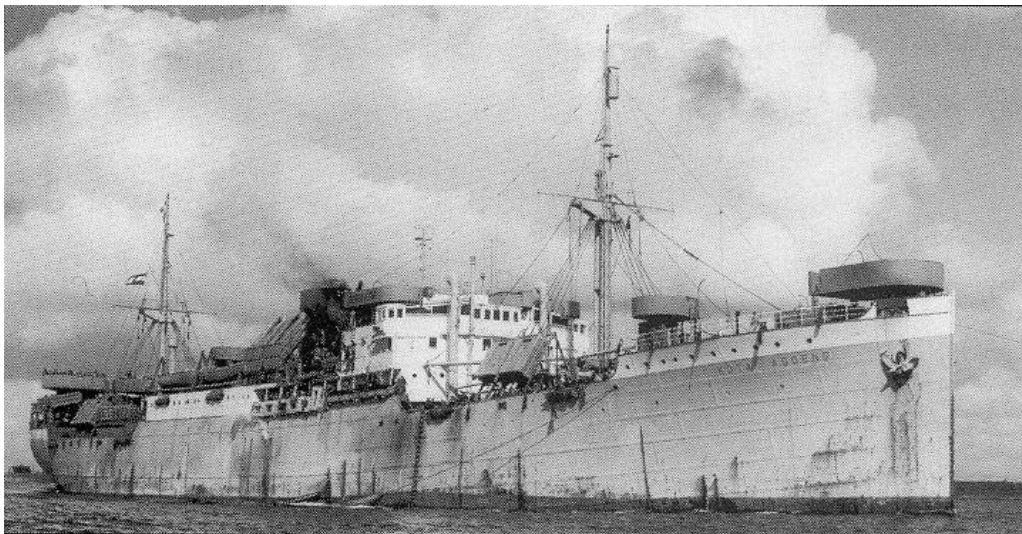
Dankzij het 'schependagboek' van Th. A.W. Ruys ben ik dus meer over het leven van onze coach en oud-leraar Kotte te weten gekomen.

Wat deden al die schepen zoal tijdens de oorlog en in zeer moeilijke omstandigheden op zee? Wat was hun rol in dit wereldspektakel? Ze vervoerden voedsel en grondstoffen, veel oorlogsmateriaal en de Lloyd deed ook nog eens heel veel troepentransporten en vervoerden gevangengenomen soldaten. Veel Lloydschepen waren omgebouwd tot troepentransportschepen. De Lloyd was daar goed in. Het kon ook 'eenvoudig', omdat de Lloyd niet alleen een aantal grote passagiersschepen voor de vaart naar Indië bezat, maar ook met een aantal schepen hadji's op en neer van Indië naar Djeddah (Mekka) vervoerden. Zo'n duizend Mekkagangers per reis en per schip. Zelf heb ik in de jaren vijftig negen van die reizen gemaakt. Ons schip was tijdens die reizen dan ook qua geur en inrichting één grote kampong. Eén van die troepentransportschepen, het ss *Slamat* is in 1941 door luchtaanvallen

van de Duitsers in de Egeïsche Zee (bij Griekenland) tot zinken gebracht. Daarbij kwamen bijna honderd bemanningsleden, inclusief kapitein Luidinga (zie ook verderop), van de Lloyd om en heel veel militairen. Het drama was nog veel groter, omdat twee Britse oorlogs(marine)schepen die te hulp schoten ook door de vijand tot zinken werden gebracht wat vele slachtoffers vergde.

Wat echt verschrikkelijk was en op zee 'not done', ja zelfs tot de oorlogsmisdaden moet worden gerekend, was dat de Duitsers ook de reddingsboten en vlotten met drenkelingen zodanig met mitrailleurs onder vuur namen, dat ook daarbij nog velen omkwamen.

Werden de schepen dan slecht beschermd? Vraag je je dan wellicht af. In de eerste jaren van de oorlog was dat zeker het geval. Door voortschrijdend inzicht kwam men tot de beslissing alle schepen te voorzien van platforms waarop afweergeschut en mitrailleurs werden geplaatst om zich tegen vijandelijke vliegtuigen en duikboten te beschermen.



Een Lloydship in oorlogsuitvoering



Extra reddingsvlotten aan boord van een Lloyd schip

Bemanningen werden getraind tot kanonnier en anderszins. De bruggen van de koopvaardijsschepen werden allemaal voorzien van betonplaten om deze tegen aanvallen vanuit zee of uit de lucht te beschermen.

Alle schepen moesten in oorlogsgrijs worden geschilderd en werden voorzien van het nodige en veel extra reddingsmateriaal.

Men moest ervaring opdoen en tijd beschikbaar hebben om de aanpassing op de zeer talrijke geallieerde koopvaardij schepen te realiseren, omdat dit een volstrekt nieuwe, nog nooit vertoonde oorlog was waarop de vijand zich al jaren had voorbereid. De geallieerden begonnen dus met grote achterstand.

De bedreigingen kwamen niet alleen van onderzeeërs, slag- en andere oorlogsschepen of van vliegtuigen en zeemijnen, maar zeer verraderlijk waren ook de raiders. Dat zijn vermomde schepen. Ze zien er uit als een neutraal koopvaardij schip en varen ook in oorlogsgrijs. Ze vragen een geallieerd koopvaardij schip bijvoorbeeld te stoppen. Vaak niets vermoedend wordt daaraan op zee altijd gehoor gegeven, omdat men denkt dat het vragende schip voor het één of ander hulp nodig heeft. Zo zijn heel wat koopvaardij schepen – ook van de Lloyd – verraderlijk overvallen. De bemanning komt dan in gevangenenkampen terecht. Lading en schip zijn buit gemaakt en gaan onder vijandelijke vlag dienst doen of het schip wordt ter plaatse nog even ‘de grond in geboord’.

De omstandigheden waaronder tijdens de oorlog gevaren werd – ver van huis – waren onvoorstelbaar. Niet zelden werd in volle dagkleding en met zwemvest om of in ieder geval binnen handbereik geslapen. Daarbij kwamen nog eens alle onzekerheden met betrekking tot geliefden en familieleden in bezet Nederland. Het contact met hen was minimaal. Men had geen idee wat er in Nederland gebeurde. Meneer Ruys, die van het schependagboek, kan erover mee vertellen. Kotte heeft dat allemaal meegemaakt en het heeft hem als mens gevormd tot de man die wij op school leerden kennen en zo waarderen, terwijl hij daar niet op uit was. Hij streefde geen populariteit na. Hij was het gewoon, terwijl wij toch niet echt eigen met hem waren. Er bleef afstand.

Nog even over het konvooi varen tijdens de oorlog. Met al die Duitse en later Japanse U-boten en raiders werd er altijd in konvooi gevaren. Dat wil zeggen niet in één rij achter elkaar, maar voor een deel achter en een deel naast elkaar, zoals een groepje militairen marcheren. Bijvoorbeeld vijf schepen vooraan en op afstand naast elkaar en achter ieder schip ook weer op afstand nog eens zes schepen. Zo had je een konvooi (dus eigenlijk een groep) van dertig schepen, die in formatie voeren dat door marineschepen en vaak vliegtuigen tegen zee- en luchtaanvallen van de vijand zo goed als mogelijk was beschermd. Eén van de scheepskapiteins werd tot commodore benoemd. Hij gaf aan hoe er in konvooi gevaren moest worden. Vrijwel altijd zigzaggend om de vijand op een dwaalspoor te brengen. Soms, bij hevige vijandelijke aanvallen, brak er paniek onder de schepen uit en ook dat heeft ongelukken met slachtoffers veroorzaakt.

Het sfeertje waarin meneer Kotte tijdens de oorlog heeft gevaren, de angsten, onzekerheden en ellende die het varen in oorlogstijd met zich meebracht is wel duidelijk. Maar waar was Kotte nu eigenlijk in de oorlog?

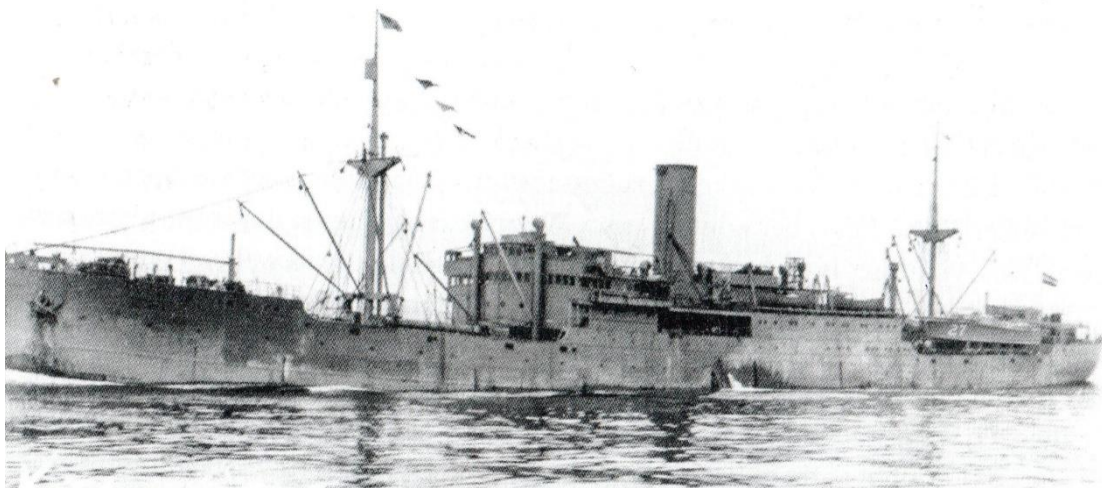
Het m.s. Kota Gede

We lezen in het boek van de auteurs Guns en Luidinga (zoon van de gezagvoerder van het getorpedeerde troepentransportschip *Slamat*), dat Kotte op 22 september 1940 wordt overgeplaatst op de *Kota Gede*. Hij is dan derde machinist en 40 jaar, maar vertrekt voor één reis als tweede machinist. Waar die overplaatsing gebeurt en van welk schip hij afkomstig is, wordt niet vermeld.

Wel is bekend dat de *Kota Gede* bij het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 op weg is van Boston (aan de oostkust van de Verenigde Staten) naar Kaapstad in Zuid Afrika.

Het schip vaart dan in de buitenlijn van de Lloyd, de 'Java New York lijn' (de JNL-lijn). De overplaatsing van Kotte heeft dus vrijwel zeker ergens in Nederlands Indië (zo heette Indonesië toen nog) plaatsgevonden. Kotte moet dus voor het uitbreken van de oorlog met een Lloydship uit Rotterdam zijn vertrokken, maar wanneer en met welk schip is niet vermeld. Wanneer we het schip van Kotte verder volgen, kunnen we vaststellen dat Kotte tweede machinist blijft. Dat blijkt uit het schependagboek van de heer Ruys.

Op 9 november 1940 is de *Kota Gede* in Cristobal, de haven van de Panamese stad Colon aan het begin van het Panamakanaal en volgens Kotte een maand later in Philadelphia (oostkust Verenigde Staten). De *Kota Gede* is bezig met een kustreis en doet op 22 december Baltimore aan. Met een telegram laat Kotte ook weten dat zijn schip op 24 december 1940, de dag voor Kerstmis, in New York is en daar gedurende de kerstdagen blijft liggen. In die stad is tijdelijk het hoofdkantoor van de Rotterdamsche Lloyd gevestigd, omdat het kantoor in Rotterdam

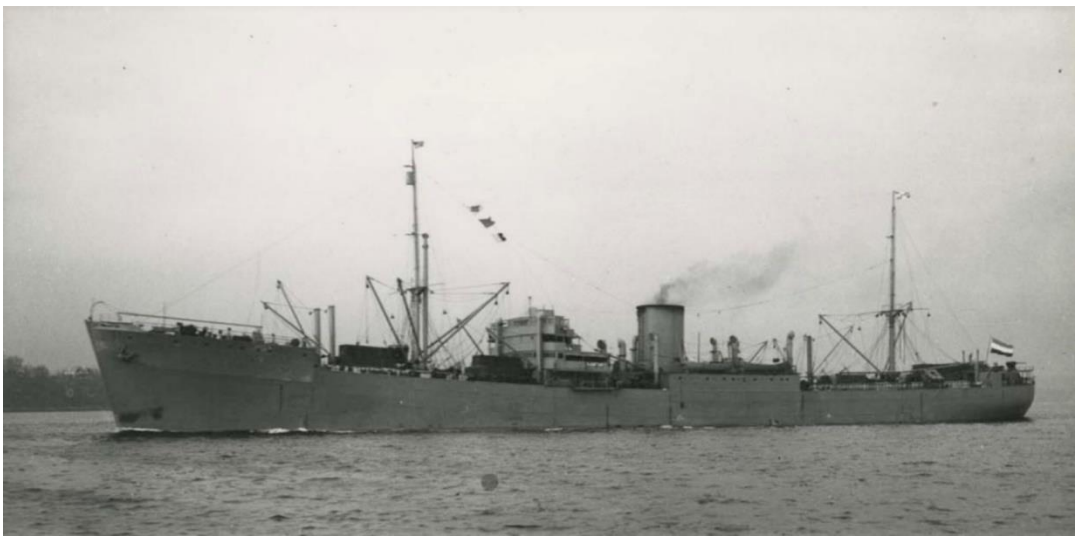


Kota Gede in oorlogrijks

uiteeraard niet meer beschikbaar en vanuit de VS niet meer bereikbaar is vanwege de Duitse bezetting. Kotte schrijft dan vanuit New York dat alle Lloyd schepen van het frisse witgrijze company kleurtje overgestapt zijn op zwart. Maar dat verandert al gauw in het op zee veel minder opvallende oorlogsgrijs. Met volle lading, ook deklading, voor Indië, vertrekt de *Kota Gede* uit New York via het Panamakanaal (de route door de Middellandse Zee en Suezkanaal is te gevaarlijk) naar Indië zonder nog een haven aan te lopen. Iedereen draagt dan al een aluminium plaatje met persoonsgegevens, om bij overlijden een snelle identificatie mogelijk te maken. In Indië aangekomen krijgt Kotte een aantal dagen verlof.

Uit een brief van Kotte – zo schrijft meneer Ruys in zijn schependagboek – blijkt dat de *Kota Gede* op 12 maart 1941 te Honolulu is. Je ziet, de gegevens zijn sterk fragmentarisch, maar daar kan niemand, buiten Hitler en zijn trawanten, wat aan doen. Het schip is dan kennelijk op weg naar de VS, waar het volgens een telegram van Kotte tweeënhalve week later op 29 maart 1941 in Portland aankomt. Portland ligt helemaal noordelijk van de westkust van de VS, tegen Canada aan.

Op 13 april 1941, weer twee weken later, blijkt uit een foto dat 2^e machinist Kotte is overgestapt van het m.s. *Kota Gede* naar het m.s. *Siantar*, dat op 7 april in San Francisco ligt. Meneer Kotte stuurt op 13 april vanaf San Pedro bij Los Angeles een brief en zegt daarin dat hij is overgeplaatst op een ander schip, het m.s. *Siantar*, dat in de Pacific-vaart zit, dat wil zeggen ook in de Java New York, de JNL-lijn van de Lloyd.



Siantar in oorlogsgrijs



Soekaboemi in oorlogsgrijs

Op 17 april 1941 is de *Siantar* in Long Beach, nabij Los Angeles en op 27 april 1941 in San Francisco. Daar wordt bekend dat de *Siantar* via Lorenzo Marquez op weg gaat naar Indië. Op 13 mei 1941 laat Kotte weten dat ze in Cristobal zijn.

Via een telegram laat Kotte op 30 juni vanuit Lorenzo Marquez weten dat ‘all well’ is. Begin september 1941 wordt 2^e machinist Kotte in Indië opnieuw overgeplaatst. Nu van het m.s. *Siantar* naar het s.s. *Soekaboemi*. Vermoedelijk als 1^e machinist, zo schrijft meneer Ruys in zijn schependagboek.

Een hofmeester laat volgens het schependagboek op 4 augustus 1943 weten dat machinist Kotte hoofdmachinist is geworden en bevestigt dus het vermoeden van de heer Ruys. .

Op 20 maart 1942 is het schip volgens een telegram te Beira in Brazilië. Op 2 november 1942 en op 15 december 1942 laat Kotte via het Rode Kruis telefonisch vanuit Engeland weten dat alles goed is (‘all well’).

Nadat Kotte is overgestapt, volgen we de *Siantar* nog even. Dat schip verlaat op 27 februari 1942 Java. Ver buiten de kust moet het schip wachten op orders van de wal. Dan wordt van een ander Lloyd schip, het m.s. *Modjerkoto*, op 1 maart 1942 noodsignalen ontvangen en het bericht dat het zinkende is. Met volle kracht vooruit is de *Siantar* hulp gaan bieden. Dat mocht niet meer baten. De *Modjerkoto* verging en 44 zeelieden van de Lloyd kwamen daarbij om het leven.

Drie dagen later was het echter de beurt aan de *Siantar*. Plotseling dook er een Japanse onderzeeër op. Die begon de *Siantar* hevig te beschieten. Op een paar honderd mijl van de Australische kust werd de *Siantar* uiteindelijk getorpedeerd. Vierentwintig opvarenden vonden daarbij de dood. De overlevenden werden een dag later door een Nederlands koopvaardijship gered.

Meneer Kotte ontliep ook dit drama, omdat hij een paar maanden daarvoor was overgestapt van het m.s. *Siantar* op het s.s. *Soekaboemi*. Maar hij was wel een groot aantal vrienden, collega’s en bekenden verloren. En toch, het bleek uitstel van executie. Op 7 april 1943 bericht Kotte vanuit New York dat zijn schip de *Soekaboemi* is gezonken.

Wat is er gebeurd?

Voor zover in het boek is na te gaan, is het schip op 18 december 1942, zoals gebruikelijk was, in konvooi vertrokken vanuit Clyde bij Glasgow naar New York.

In konvooi varen is een verhaal apart. Ik heb daarover al eerder verteld. Probleem bij konvooi varen is dat de snelheid van varen nooit hoger kon zijn dan die van het langzaamste schip. De meeste schepen moesten zich dan ook inhouden om maar geen achterblijvers te krijgen. Dat was een groot nadeel van konvooivaren en leidde nog wel eens tot paniek als bij hevige aanvallen van de vijand schepen op volle snelheid toch uit het konvooi vluchtten.

Ruim een week na vertrek (op de dag na Kerst) wordt de *Soekaboemi* in de Atlantische Oceaan getorpedeerd door de Duitse onderzeeër de U.356. Eén torpedo slaat op het voorschip aan stuurboordzijde van de *Soekaboemi* in.

De bemanning – ook meneer Kotte – gaat na de aanval in de sloepen. In het verslag lijkt het er op dat de scheepstimmerman hierbij als enige om het leven komt. De zwaar beschadigde *Soekaboemi* blijft de hele dag nog drijven. De Duitse onderzeeër U.441 geeft tegen zeven uur ’s avonds het genadeschot. Deze torpedo resulteert in de uiteindelijke ondergang van Kotte’s

schip de *Soekaboemi*. Op 6 februari 1943 laat Kotte vanuit New York ook weten dat “alles wel” is.

Op 8 oktober 1943 schrijft Kotte vanuit Buenos Aires per brief dat hij een paar maanden bij familie in New York is geweest.

Hij is die maanden daar kennelijk geweest om bij te komen van alle spanning en ellende op zee. Ik heb niets kunnen vinden of en op welk schip Kotte na zijn lange verblijf in New York weer is uitgevaren.

Dat hij weer op een schip geplaatst is ligt wel voor de hand, want hoe kom je in die tijd anders in Buenos Aires?

Per Rode Kruis stuurt Kotte op 28 oktober 1944 nog het bericht ‘all well’.

Mijn indruk is dat Kotte als bewijs voor goede en trouwe diensten aan Nederland en de Lloyd tot leraar aan de school in Apeldoorn is benoemd. Het was immers een ‘Lloyd’ school en de personeelschef van de Lloyd, de heer van de Burg, was niet alleen als bestuurslid vaak op school, maar ook regelmatig bij het echtpaar Kotte thuis op bezoek.

Het bedrijfsleven was nog volop betrokken bij de opleiding van technisch personeel op een school. Of meneer Kotte onderwijskundig bevoegd was om op een technische school les te geven, is maar de vraag. Dat denk ik niet en ‘gelukkig maar’ voeg ik er aan toe. Een goede levenservaring in plaats van onderwijskunde uit een boekje, is ook niet verkeerd bij de vorming van jongelui.

Het varen in oorlogstijd moet de zeelieden een aantal gigantische, wellicht cruciale levenslessen hebben opgeleverd. In zo’n oorlog leer je dat alleen rationeel denken niet tot de oplossing van problemen kan leiden. Dat niet alles naar jouw zin afdwingbaar is en dat veel valt zoals het valt.

Gevoel en intuïtie voor het maken van keuzes spelen een belangrijke rol. Nadeel daarvan is dat gevoel en intuïtie moeilijk met anderen te delen zijn. Jouw ervaring is tenslotte niet de ervaring van een ander.

Daar heb je dan weer rangen en standen (gezag) voor nodig en discipline om op persoonlijk gevoel en intuïtie genomen beslissingen ook uitgevoerd te krijgen.

Ook ervaringen zijn puur persoonlijk. Kotte straalde op basis van mensenkennis en levenservaring ‘personality’ uit in heel zijn doen en laten en deed dat overal, in ieder situatie.

Werkelijk totaal ongebruikelijk was de viering van zijn 65^{ste} verjaardag in 1965. Wat toen alleen nog gebruikelijk was bij een grote trouwpartij, deed Kotte toen.



Meneer en mevrouw Kotte (2^e en 3^e van links) op 5 september 1965, tijdens het diner ter gelegenheid van zijn 65^{ste} verjaardag in Restaurant Molkenschoten in Apeldoorn

Oud-collega's, zowel van zee (de Lloyd) als van school, oud-leerlingen en andere vrienden en relaties werden voor een groot diner uitgenodigd. Het was voor ons volledig nieuw dat een verjaardag met pensioen zo werd gevierd. Wij kenden zoiets voor een dergelijke gebeurtenis niet. En ik denk voor vele andere die erbij waren ook niet. Ik kan mij niet herinneren dat iemand de jarige toegesproken heeft. Ik in ieder geval niet. Tafelspeeches waren toen nog ongebruikelijk, vermoed ik. Technici zijn daar al helemaal niet voor in de wieg gelegd. Een gemiste kans, vind ik nu. Kotte had een gloedvolle toespraak verdiend. Ik denk overigens niet dat hij zoiets verwacht had en hij heeft het denk ik ook niet gemist. Voor hem was het gewoon een geweldig etentje met diegenen die hij lief had, niet om zich te bevestigen.

Over de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd nog het volgende, ook al omdat Kotte goed paste in dat bedrijf en de bedrijfscultuur van de Lloyd uitdroeg. In het land en onder al die scheepvaartmaatschappijen stond de Lloyd bekend als 'de herenmaatschappij' en zo heb ik dat ook altijd ervaren. En hooggewaardeerd, mag ik wel zeggen.

Dat paste mij wel, meneer Kotte straalde dat ook uit en dus onze school, de SvS ook. Het gevolg was dat ik niet anders kon, dan die scheeps- en Lloydcultuur, uit te dragen in mijn eigen onderneming gedurende al die jaren dat ik er eigenaar van was.

En niet zonder succes, mag ik wel zeggen. Die cultuur van meneer Kotte en de hele Lloyd hield grofweg in, dat je zorgplicht hebt voor alle betrokkenen van school of bedrijf. De medewerkers, de toeleveringsbedrijven zowel als de klanten/afnemers en kapitaalverschaffers. Puur een mensgerichte onderneming dus. Dat was de teneur en iedereen voelde dat en handelde ernaar. Ik vond dat heel opmerkelijk.

Het 'schemingboek' van de heer Ruys paste naadloos in de ondernemersfilosofie van de Lloyd en dus de familie Ruys.

A.H. van der Velde (*1934) oud 3^o WTK

P.S.:

Zonder het enorme werk van de schrijvers, de heren Nico Guns en Frans Luidinga, was ik nooit achter een belangrijk stukje verleden van de heer J.F.H. Kotte gekomen. Ik ben hen daar zeer dankbaar voor. De heer en mevrouw Kotte hebben gedurende hun verblijf in Apeldoorn er alles aan gedaan hun geschiedenis van vóór 1950 persoonlijk te houden. Dat respecteer ik voor wat hun privéleven betreft. Het boek *Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45* is een geweldig naslagwerk met ook authentieke verhalen van opvarenden. Ik heb het helemaal, dus ook de 'droge' feiten, met genoeg gelezen en kan het ook niet-Lloyd mensen aanbevelen!