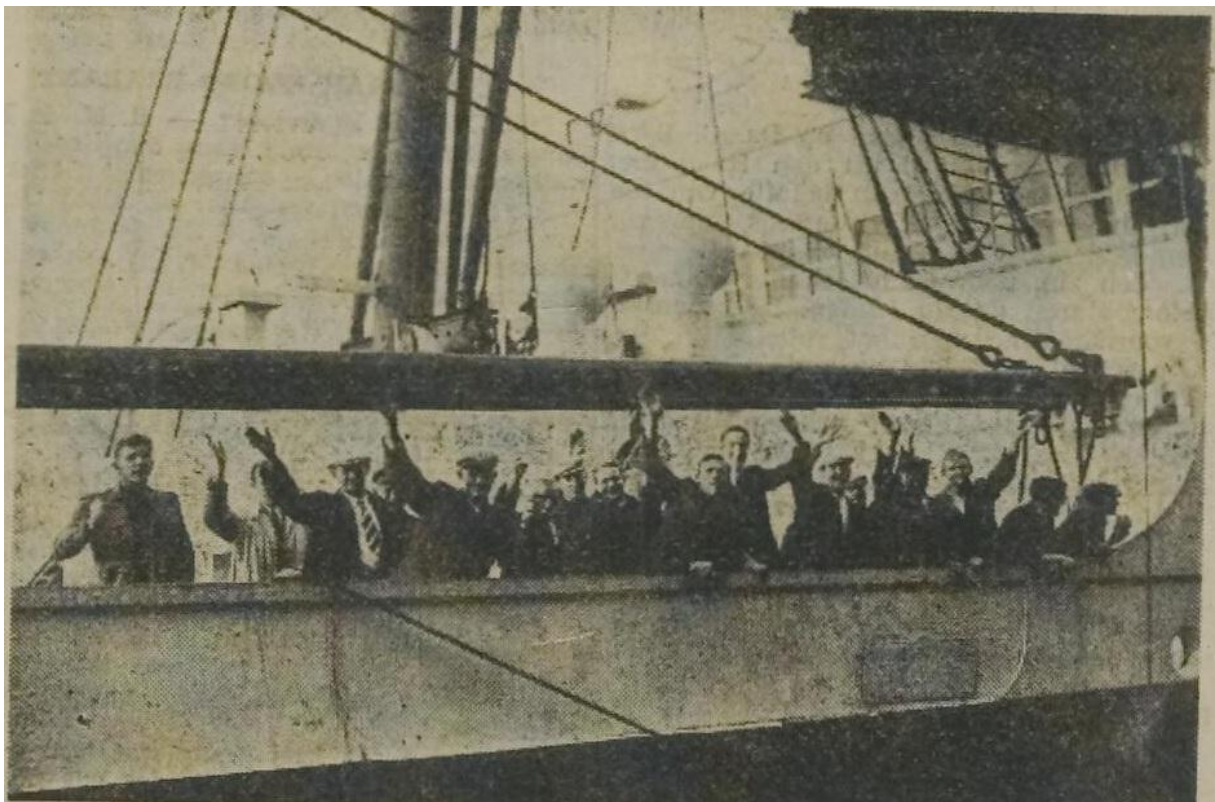


Door oorlogsomstandigheden vergaan

Het wrak van *ss Binnendijk* in vergelijkend historisch en archeologisch perspectief



Scott Kannekens

██████████

████████████████████

Research seminar 'Treasures of the sea'

Dr. A.M.C. van Dissel en drs. M.R. Manders

11-12-2015

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Hoofdstuk een	5
Hoofdstuk twee	7
Conclusie	8
Bibliografie.....	9
Bijlage 1.	12
Bijlage 2.	14

Foto voorblad: “De geredden aan boord van de “Statendam””, *Nieuwe Leidsche Courant*, 13-10-1939, 8.

Inleiding

In de avond van 7 oktober 1939 . De *Binnendijk* leek verloren en de bemanning wist met de hulp van een Brits schip te ontkomen. Om twee uur in de nacht verdween het schip na een felle brand naar de kelder.

Het zinken van de *Binnendijk* is ook in de historiografie meermaals aan bod gekomen. De ramp is beschreven in de standaardwerken van zowel Bezemer als von Münching, die beiden tot de conclusie kwamen dat een mijn van Duitse onderzeeboot *U-26* de oorzaak van het ongeval was.¹ In principe lijkt de ramp hiermee afdoende behandeld. Waar de beide auteurs echter aan voorbijgaan, is het feit dat het zinken van de *Binnendijk* was omringd door geruchten. Het was pas het tweede Nederlandse schip dat tijdens de oorlog verloren was gegaan en er was weinig bekend over de lading en de manier waarop het was gezonken. De redelijk eenvoudige conclusie dat het ongeval was veroorzaakt door een magnetische mijn lag destijds niet voor de hand, aangezien de Britten en Nederlanders nog niet op de hoogte waren van het bestaan van dit soort mijnen. Het vergaan van de *Binnendijk* moest daarom grondig onderzocht worden en er stond veel op het bij dit onderzoek. De waarde van casco en lading was geraamd op anderhalf miljoen gulden, waarvan nog niet vast stond of die door de Staat of door de particuliere verzekering betaald moest worden.² Het betrof hier met name de lading. Als die niet beschadigd was geraakt door de oorlogshandeling, maar uit zichzelf was beschadigd dan was de Staat niet aansprakelijk. Het onderzoek stond echter nog voor een andere uitdaging. In een verklaring van de kapitein kwam aan het licht dat er nog een tweede explosie had plaatsgevonden nadat de bemanning in veiligheid was gebracht. De kapitein verklaarde dat hij nog dagen aan het dubben was over de oorzaak van de tweede explosie.³ Zowel von Münching als Bezemer vermelden deze tweede explosie echter niet. Bovendien probeerden de kapitein en een aantal bemanningsleden het schip lang genoeg drijvend te houden om het binnen te brengen.

Het doel van dit onderzoek is om het zinken van de *Binnendijk* nader te onderzoeken en na te gaan in hoeverre het is om alsnog een verklaring te vinden voor de onzekerheden die het ongeval omringden. Het is de bedoeling om dit in twee opzichten te onderzoeken. Enerzijds door de nasleep van de ramp te onderzoeken en uiteen te zetten hoe dit werd

¹ K.W.L., Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog deel 1* (Amsterdam, 1986) 134-135.

L.L. von, Münching, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog: de lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning* (Bussum, 1978) 34.

²
³ Nationaal Archief, Den Haag (NA), Archief Raad voor de Scheepvaart Amsterdam, 1909-1940 (2.16.58), inv.nr. 424

onderzocht en in de pers werd verslagen. Anderzijds door letterlijk na te gaan wat er met de *Binnendijk*, het wrak welteverstaan, is gebeurd sinds oktober 1939. Hoe ligt het er momenteel bij en welke rol kan het nog spelen in verder historisch of archeologisch onderzoek? Door historisch onderzoek met archeologisch onderzoek te combineren, is het wellicht mogelijk om meer te weten te komen over het ongeval. De twee aspecten vallen samen onder de volgende hoofdvraag. Hoe is het zinken van *ss Binnendijk* te verklaren?

Het archief van de Raad voor de Scheepvaart was de voornaamste bron van informatie. Het bevatte beschrijvingen van eerdere ongevallen van de *Binnendijk*, correspondentie met de Consul-Generaal in Londen, processen-verbaal en de definitieve rapportage over het zinken. De verschillende krantenartikelen gaven een beter beeld van de verslaglegging van het ongeval, de media-aandacht en met name de verspreiding van uiteenlopende feiten met betrekking tot het ongeval. Het archief van de Holland-Amerika Lijn had verassend weinig informatie over het ongeval zelf. De correspondentie over het ongeval betrof grotendeels steunbetuigingen van collega's en correspondentie met de familie van de kapitein. Ook ontbrak het scheepsjournaal van de laatste reis van de *Binnendijk*. Het archief had daarentegen wel technische tekeningen en correspondentie over de aankoop en bouw van het schip. Het verslag van de UK Hydrographic Office in combinatie met verschillende filmpjes van duikers op Youtube hebben de nodige informatie opgeleverd over de huidige ligging en staat van het wrak.

Dit onderzoek bestaat uit twee hoofdstukken die ieder ingaan op een van de eerder genoemde aspecten. In het eerste hoofdstuk staat het historisch onderzoek centraal en komen het verloop en de nasleep van de ramp met de *Binnendijk* aan bod. Op welke manier werd de ramp onderzocht en welke conclusie trok de Raad voor de Scheepvaart destijds? Het tweede hoofdstuk richt zich hoofdzakelijk op de *Binnendijk* als onderzoeksobject en beschrijft de geschiedenis van het wrak zelf. In de conclusie komen de twee aspecten samen en blijkt of archeologisch onderzoek de bevindingen van de Raad onderbouwt of juist tegenspreekt.

Hoofdstuk een

Wat heeft het onderzoek van de Raad voor de Scheepvaart uitgewezen? Op 26 september, enkele weken nadat de Tweede Wereldoorlog in Europa was begonnen, vertrok de *Binnendijk* uit New York richting Rotterdam.

Om het incident zelf en de afwikkeling te begrijpen, is het nuttig om de rechtspositie van de neutrale koopvaardij toe te lichten. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bevond Nederland en met name de koopvaardij zich in een ongemakkelijk positie. Na het succes van de Britse blokkade tijdens de Eerste Wereldoorlog, beseften de Britten dat de oorlog niet alleen tussen legers werd uitgevochten, maar dat ook economische belangen een groot effect hadden op het verloop van een oorlog. Voor de Britten was het relatief eenvoudig om de directe aanvoer over zee te blokkeren en de Duitse belangen te schaden, maar het was niet mogelijk om dit ook op land te doen. De neutrale landen rond Duitsland vormde in dit opzicht een zwak punt in de economische blokkade. De Britten hadden er daarom belang bij om de neutrale aanvoer terug te brengen tot een minimum. Om meer grip te krijgen op de neutrale koopvaardij werd zij min of meer gedwongen haar ladingen te laten onderzoeken in Britse havens, wanneer zij over zee Groot-Britannië passeerden. De ‘veilige’ gebieden in de Noordzee werden beperkt door de aanleg van mijnenvelden en oorlogsgebieden. Er ontstonden een aantal veilige vaargeulen waarin de neutrale koopvaardij aangehouden kon worden door de Britse marine en voor controle naar speciaal hiervoor ingerichte havens moest varen. In deze havens werden de ladingen gecontroleerd op verboden waar, of contrabande.

Het aantal van deze controleposten was echter beperkt en net na het uitbreken van de oorlog hadden zij nog niet genoeg capaciteit en ervaring om de controles vlot uit te voeren. Nederlandse schepen die al in de eerste week van september waren aangehouden moesten wekenlang wachten voordat zij werden vrijgegeven. De Nederlandse Gezant in Londen klaagde daarom over de schade en het ongemak die de Nederlandse reders hiervan ondervonden. De meest besproken post was de Downs, die als controlepost de haven van xx had. Naast deze haven was er nog een extra haven in het zuiden van Engeland. De haven van Weymouth was ook ingericht op contrabandecontroles. Citaat Bezemer.

Vanwege de goede ervaring die de kapitein van de *Rotterdam* in Weymouth had, besloot kapitein W.P.J. Morée daarheen koers te zetten. Opmerkelijk genoeg kwamen zij onderweg een Brits marineschip tegen, dat geen instructies gaf voor contrabandecontrol

Verzekering

Raad voor de Scheepvaart

Vergadering gemachtigen De vergadering spreekt zich uit over het nut van paravanen en vroeg zich af of de ramp van de *Binnendijk* voorkomen had kunnen worden als het schip was voorzien van paravanen.

Conclusie

De Raad was van mening dat de explosies door externe bronnen waren veroorzaakt en dat interne bronnen werden uitgesloten. Zij baseerden hun verklaring op basis van de verklaring van de getuigenissen van de kapitein. Aangezien er uit de verklaring niet duidelijk naar voren komt, wat de *Binnendijk* vervoerde, is dit nogal een onvoorzichtige uitspraak. In kranten werd immers gesuggereerd dat de lading bestond uit katoen en wol, waarmee de branden goed te verklaren waren. De verklaring van de Raad sluit bovendien de ketel uit als mogelijke bron voor de tweede explosie. De oorzaak blijft in hun onderzoek kortom in het midden.

Hoofdstuk twee

Welke informatie heeft het wrak te bieden?

Voordat de staat van het wrak aan bod komt, is het nuttig de achtergrond en bouw van de *Binnendijk* uiteen te zetten. **Technische tekeningen en modellen** Als schip was de *Binnendijk* was niet uniek. Er was nog een zestal zusterschepen dat binnen een paar jaar achter elkaar werd gebouwd bij verschillende werven. Het Maritiem Museum heeft een scheepsmodel dat is gebaseerd op één van deze schepen.

Lading Over de lading deden verschillende verhalen de ronde. De eerste kranten berichtten dat de lading zou bestaan uit graan voor de overheid, wat niet onwaarschijnlijk leek en wat ook een goede verklaring was voor het contrabandeonderzoek. Niets bleek minder waar. Er was graan aan boord, maar ook voor enkele duizenden guldens aan auto-onderdelen en stukgoederen. Wat deze stukgoederen precies waren, is niet bekend.

Het wrak Momenteel ligt het wrak... Verschillende sites geven aan dat het wrak met explosieven bewerkt was enkele dagen na het zinken, maar in andere bronnen is dit niet terug te vinden. Enkele jaren na de oorlog was de firma Risdon Beazley begonnen met bergen van het wrak. Het bergen heeft plaatsgevonden van zeven juni tot acht augustus 1952.⁴ Dit is om onbekende reden gestopt en uiteindelijk had de firma 184 ton non-ferrometaal van het wrak geborgen.⁵

Geschiedenis van het schip en eerdere ongevallen.

⁴ Zie bijlage 1.

⁵ R. Martin en L. Craigie-Halkett, *Risdon Beazley: marine Salvor* (Chilworth, 2006) 239.

Conclusie

Komen de bevindingen van de Raad en het wrak overeen?

Aanmerkingen onderzoek raad voor Scheepvaart: Slechts op ooggetuigen, onderzoek naar lading lijkt te ontbreken, interne oorzaak uitgesloten.

De archeologische en historische waarde van het wrak van de *Binnendijk* verschillen. De historische waarde lijkt in eerste instantie niet zo groot. Het is een van de duizenden koopvaardij schepen die in de loop van de oorlog vergingen. Het was het eerste Nederlandse schip dat door een magnetische mijn was gezonken. Het bestaan van het wrak heeft op de historiografie geen invloed. De feiten over het vergaan van de *Binnendijk* zijn immers in grote lijnen vastgesteld en laten weinig ruimte voor interpretatie.

De archeologische waarde is wat betreft de staat van het wrak zeer gering. De *Binnendijk* vloog in brand tijdens het zinken en heeft dus brandschade. Het wrak is bovendien voor een gedeelte geruimd. Het is daarom de vraag hoeveel van het schip behouden is gebleven en of dat meer informatie kan bieden over het verloop van het zinken van de *Binnendijk*. De waarde van het wrak moet daarom meer in commercieel en recreatief opzicht gezocht worden. Er is een groot aantal duikclubs dat dagtrips en duikexcursies organiseert naar het wrak en het combineert met het duiken naar kreeft. Of het wrak bijdraagt aan de groei van de bodem is uit geen van de bronnen naar voren gekomen, maar het lijkt daarom ook geen negatief effect te hebben op de bodem.

De historische waarde van een schip als de *Binnendijk* is niet zo groot als dat van bekendere schepen als de *Simon Bolivar*, een geval dat met veel meer diplomatieke maatregelen gepaard ging. Maar betekent dat ook dat de archeologische waarde van de *Binnendijk* daarom minder is dan dat van een historisch waardevoller wrak?

Bibliografie

Archieven

Stadsarchief, Rotterdam

- Archieven van de Holland-Amerika Lijn: Directie, (318-01).

Inv.nr. 0465.

- Archieven van de Holland-Amerika Lijn: Directie V, (318-02).

Inv.nr. 47.

- Archieven van de Holland-Amerika Lijn: Scheepsjournalen, (318-05).

Inv.nr. 1349, 3402.

- Archieven van de Holland-Amerika Lijn: Tekenkamer, (318-09).

Inv.nr. 18.

Nationaal Archief, Den Haag

- Archief Gemachtigden Zee- en luchtvaartverzekeringwet, 1939-1957 (2.16.87.09)

Inv.nr. 01, 09.

- Archief Nederlandse Gezantschap Groot-Brittannië, 1813-1954 (2.05.44)

Inv.nr. 1130, 1268.

- Archief Ministerie van Economische Zaken: Directie Handel en Nijverheid, (2.06.001)

Inv.nr. 2190, 7822.

- Archief Raad voor de Scheepvaart Amsterdam, 1909-1940 (2.16.58)

Inv.nr. 248, 304, 312, 376, 424, 450.

Gedrukte bronnen

“Binnendijk” van H.A.L. op een mijn’, *Sumatra Post*, 9 oktober 1939, 1.

‘De “Binnendijk” op een mijn gelopen’, *De Leidsche Courant*, 9 oktober 1939, 12.

‘De ondergang van de “Binnendijk”’, *Leidsch Dagblad*, 13 oktober 1939, 14.

‘De ramp van de “Binnendijk”’, *Nieuwe Leidsche Courant*, 20 november 1939, 3.

‘Dutch ship sunk near Weymouth’ *The Times*, 9 oktober 1939, pagina onbekend.

‘De “Statendam” weer in veilige haven’, *Nieuwsblad van het Noorden*, 13 oktober 1939, 13.

‘Het vergaan van de “Binnendijk”’, *Leidsche Courant*, 10 oktober 1939, 9.

‘Het vergaan van de “Binnendijk”. Mogelijkheid van een torpedo-aanval verworpen’, *Leidsch Dagblad*, 01 november 1939, 6.

‘Hoe ging de “Binnendijk” ten onder?’, *Algemeen Handelsblad*, 1 november 1939, 5.

‘Opvarenden van de “Binnendijk” aangekomen’, *Nieuwe Leidsche Courant*, 13 oktober, 8.

‘Raad voor de Scheepvaart’, *Scheepvaart*, 2 november 1939, 3.

‘Scheepsramp in het Kanaal’, *Nieuwe Leidsche Courant*, 9 oktober 1939, 1.

Literatuur

Bezemer, K.W.L., *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog deel 1* (Amsterdam, 1986).

Dissel, A.M.C. van e.a., *Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam, 2014).

Grove, E. ed., *The defeat of the enemy attack on shipping, 1939-1945* (Aldershot, 1998).

Jordan, R.W., *The World's Merchant Fleets, 1939: The Particulars And Wartime Fates of 6,000 Ships* (Indiana, 2006).

MacDonald, K., *Dive Sussex. A Diver Guide* (s.n., 1999).

Martin, R. en L. Craige-Halkett, *Risdon Beazley: Marine Salvor* (Chilworth, 2006).

Münching, L.L. von, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog: de lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning* (Bussum, 1978).

Neyland, R.S., ‘Underwater Archaeology of the World Wars’ in: B. Ford, H.L. Hamilton en A. Catsambis ed., *The Oxford Handbook of Maritime Archeology* (Oxford, 2011).

Porter, J.J., *Dutch neutrality in two World Wars* (Boston, 1980).

Roggeveen, D., *Belevenissen van oud-kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart varende in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam, 2000).

Schaap, D., *Brug naar de zeven zeeën. Holland-Amerika Lijn honderd jaar* (Rotterdam, 1973).

Seabrook, W.C., *In the war at sea: a record of Rotterdam's largest merchant fleet and its gallant crews from 1940 to 1945* (New York, 1946).

Digitale bronnen

Lloyd's Register 1938-1939, ingang Binnendijk op www.wrecksite.eu, geraadpleegd: 11-12-2015.

Clip ‘Alfreton Divers – Weymouth – SS Binnendijk’,

<https://www.youtube.com/watch?v=XG5gSRaQ4Yw>, geraadpleegd: 11-12-2015.

Clip ‘Diving the wreck of SS Binnendijk’, <https://www.youtube.com/watch?v=rcdGFNy74hI>, geraadpleegd: 11-12-2015

Ingang *Binnendijk* op www.wrecksite.eu, geraadpleegd: 11-12-2015.

Ingang *Binnendijk* op Marhisdata,

http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=981, geraadpleegd: 11-12-2015.

Ingang *Binnendijk* op MACHU, www.machuproject.eu, geraadpleegd: 11-12-2015.

Ingang *U-26*, <http://www.u-boot-archiv.de/dieboote/u0026.html>, geraadpleegd: 11-12-2015.

Ingang *U-26*, <http://www.uboat.net/boats/u26.htm>, geraadpleegd: 11-12-2015.

Informatie over UNESCO-site, <http://jurassiccoast.org/>, geraadpleegd 11-12-2015.

Lijst 'adopted wrecks', <http://www.nauticalarchaeologysociety.org/content/adopted-wrecks>, geraadpleegd 11-12-2015.

Bijlage 1. Gegevens UK Hydrographic Office⁶

latitude: 50°32,130'N
longitude: 02°20,072'W
system: WGS84
reliability: precise 10m~40m
remarks: Method: Differential Global Positioning System
Quality: Surveyed Accuracy: 3 m
dist. homeport: 208.4 miles 183.5°
ref. used: UK Hydrographic Office

- ** H053/39 9.10.39 DW IN 503207N, 022000W. (FOIC PORTLAND). - FNM.
- ** H053/39 16.10.39 POSN NOW 503204N, 022016W. (CABLE SHIP KILMUN). - FNM 2363/39 & NM 1006/40.
- ** H053/39 10.10.42 LOCATED 254DEG, 4.75M FROM BN ON PORTLAND BILL. GEN DEPTH 84FT. ONE MAST SHOWING 20FT AT LWST. BUOY LAID CLOSE TO WK. (TH, 23.9.42). - NM 2237/42.
- ** H53/39 7.3.47 DISPERSED. DRIFT SWEPT. CLEAR AT 46FT. (STEEPHOLM, 21.1.47) BUOY REMOVED. (TH & CINC PORTSMOUTH). - NM 592/47.
- ** H53/39 14.9.49 POSN 074.5DEG, 4.82M FROM PORTLAND LT HO. DRIFT SWEPT, CLEAR AT 52FT, FOUL AT 53FT. LIES 070/250DEG. LENGTH 500FT. LIES IN 13FMS. (SML 1301, 20.8.49). - NM 1191/49.
- ** H3124/52 7.6.52 SALVAGE OPERATIONS IN PROGRESS. (RISDON BEAZLEY). - NM 1065(T)/52 ISSUED.
- ** H3124/52 8.8.52 SALVAGE OPERATIONS DISCONTINUED. (RISDON BEAZLEY).
- ** H1310/88 10.8.88 STANDS UP TO 6MTRS HIGH IN 503204N, 022000W. LIES N/S. (T G WILSON, 6.7.88). NCA.
- ** H3848/86 14.1.91 EXAM'D 15.11.90 IN 503205.2N, 022001.5W [OGB] USING TRISPONDER [4 LOP]. LEAST E/S DEPTH 17.3 IN GEN DEPTH 25.6MTRS. NO SCOUR. DCS3 HT 3MTRS. MAIN WRECKAGE DIMENSIONS ABOUT 120 X 30MTRS, ORIENTATED 070/250DEGS AND VERY BROKEN UP. SCATTERED SMALLER

⁶ UK Hydrographic Office, *Report no. 18616*.

WRECKAGE LIES WITHIN 60MTRS OF MAIN WRECKAGE. (HMSML GLEANER, HI 367/90). RETAIN SW 15.8MTRS IN AMENDED POSN. BR STD.

POSITIONS BELOW THIS POINT ARE IN DEGREES, MINUTES AND DECIMALS OF A MINUTE

** HH091/217/01 & SEP 2009/000186628 22.6.09 EXAM'D 14.9.08 IN 5032.130N, 0220.073W [WGD] USING DGPS. LEAST M/B DEPTH 21.25 IN GEN DEPTH 25.3MTRS. NO SCOUR. LENGTH 116.2MTRS, WIDTH 22.3MTRS, HT 4.08MTRS. LIES 070/250 DEGS. VERY BROKEN UP. (HMSML GLEANER, HI 1217A). AMEND WK 21MTRS IN REVISED POSN. - NM 295/10.

** HH091/154/01 31.12.09 LOCATED 23.2.09 IN 5032.125N, 0220.105W [WGD] USING DGPS. LEAST M/B DEPTH 21.07 IN GEN DEPTH 25.0MTRS. NO SCOUR. LENGTH 128MTRS, WIDTH 41.8MTRS, HT 4.0MTRS. LIES 072/252 DEGS. STRONG MAGNETIC ANOMALY. (FUGRO OSAE, HI 1154). VERY BROKEN UP. NCA.

Toelichting

Het eerste gedeelte van de bijlage geeft nauwkeurige informatie over de huidige locatie van de *Binnendijk*. Het tweede gedeelte van de bijlage bestaat uit een chronologisch overzicht van de staat en locatie van het wrak. Iedere notitie begint met een referentienummer en datum (H053/39 9.10.39 is een bericht van 9 oktober 1939), beschrijft vervolgens de positiegegevens en eventueel de staat van het wrak en een eventuele uitgezonden Notice to Mariners (NM).

Bijlage 2. Capacity plan van de *Binnendijk*.

