

75-jarige herdenking  
van de tocht van de  
Mrb. Zeemanshoop op 14 Mei 1940

Scheveningen, 14 mei 2015

## **'Doorgaan of terugkeren?'**

door R.K. Hack

Samenvatting

---

Mijn naam is Radboud Hack en ik ben de oudste zoon van Harry Hack, de zelfbenoemde 'schipper-motordrijver' van de motorreddingboot Zeemanshoop tijdens de tocht naar Engeland in Mei 1940.

Kort nadat de Zeemanshoop in de avond van de 14<sup>e</sup> mei 1940 de haven van Scheveningen had verlaten ontstond aan boord een heftige controverse over de vraag 'doorgaan of terugkeren?'

In de vroege ochtend van de 15<sup>e</sup> Mei kwam de vraag nogmaals aan de orde.

In beide gevallen werd besloten om door te varen en voor zover bekend speelde Harry Hack in beide gevallen daarbij een doorslaggevende rol.

Ik heb enige affiniteit met scheepvaart en in de afgelopen jaren heb ik de tocht van de Zeemanshoop geanalyseerd vanuit een scheepvaartkundig perspectief.

Voor zover ik weet is dat niet eerder gedaan.

Ik verklaar dat uit het feit dat voor de meeste mensen een reddingboot gelijk staat aan zeewaardigheid en "als die boot zeewaardig was, de tocht nagenoeg probleemloos verliep en alle opvarenden de andere dag veilig en wel in Dover aan wal stonden, waarom zouden we die tocht dan nog analyseren vanuit een scheepvaartkundig perspectief?"

Een gevolg is dat de discussie over de controverse 'doorgaan en terugkeren?' al snel een morele lading krijgt: 'heldenmoed tegenover lafheid', 'vastberadenheid tegenover wankelmoedigheid'.

Met name ongevallen met moderne zeegaande veerboten laten zien dat elk schip, óók een reddingboot, een drijvende doods-kist wordt wanneer het overbeladen wordt.

En dat is precies wat er met de Zeemanshoop in Mei 1940 gebeurde.

De tocht was een uiterst riskante onderneming en het kan een wonder genoemd worden dat de opvarenden het er levend vanaf hebben gebracht.

De vraag 'doorgaan of terugkeren?' was dan ook geen morele kwestie, maar een zaak van leven en dood.

Sterker nog, het ging op dat moment over de vraag "Vermoord worden door de nazi's, of de dood vinden op zee?"

In mijn lezing zal ik de volgende vragen beantwoorden:

- Wat bracht mij ertoe om deze analyse te maken?
- Wat waren de risico's die de Zeemanhoop tegemoet ging toen ze in de avond van de 14<sup>e</sup> Mei koers zette naar Engeland?  
Hoe zeewaardig was de Zeemanshoop op dat moment?  
En beschikte de Zeemanshoop nog over voldoende stabiliteit met 46 man aan dek, een aantal waar ze nooit voor was ontworpen?

Het blijkt dat de risico's groot en talrijk waren, de zeewaardigheid marginaal, en de stabiliteit onvoldoende. Een gevolg van het tekort aan stabiliteit was het grote en permanente gevaar van kapseizen, en een kapseis zou onherroepelijk de dood van alle opvarenden hebben betekend.

- Konden de opvarenden deze gevaren kennen en kenden ze die ook?

Ja, ze konden die gevaren kennen en dat deden ze ook.  
Iedereen die op enig moment voorstelde om "niet meer door te varen maar terug te keren" had op zijn minst 'een punt'.

- Kende Harry Hack de gevaren van de tocht?

In het kader van zijn studie werktuigbouwkunde maakte Harry Hack in 1939 als leerling-machinist aan boord van het vracht-passagierschip "Kota Baroe" een rondreis naar het toenmalig Nederlands Indië (Java).

Met zijn technische opleiding, zijn brede interesse, zijn analytische geest, zijn contacten met de bemanning en voldoende tijd om zich te verdiepen in de zaken die zich voordeden heeft hij daar een goed inzicht gekregen in het varen met schepen op zee.

Zeker nadat hij in de nacht van 14 op 15 Mei 1940 tijd de situatie waarin de Zeemanshoop zich bevond grondig heeft kunnen overdenken, kende hij de gevaren van de tocht beter dan wie ook aan boord.

- Dat brengt mij tot de laatste vraag:

Wat bewoog Harry Hack om beide keren te besluiten niet terug te keren maar door te varen, ondanks het feit dat hij de gevaren kende, hij allesbehalve een risicozoeker was, en hij zich verantwoordelijk wist voor de levens van 45 andere mensen aan boord?

\* \* \*