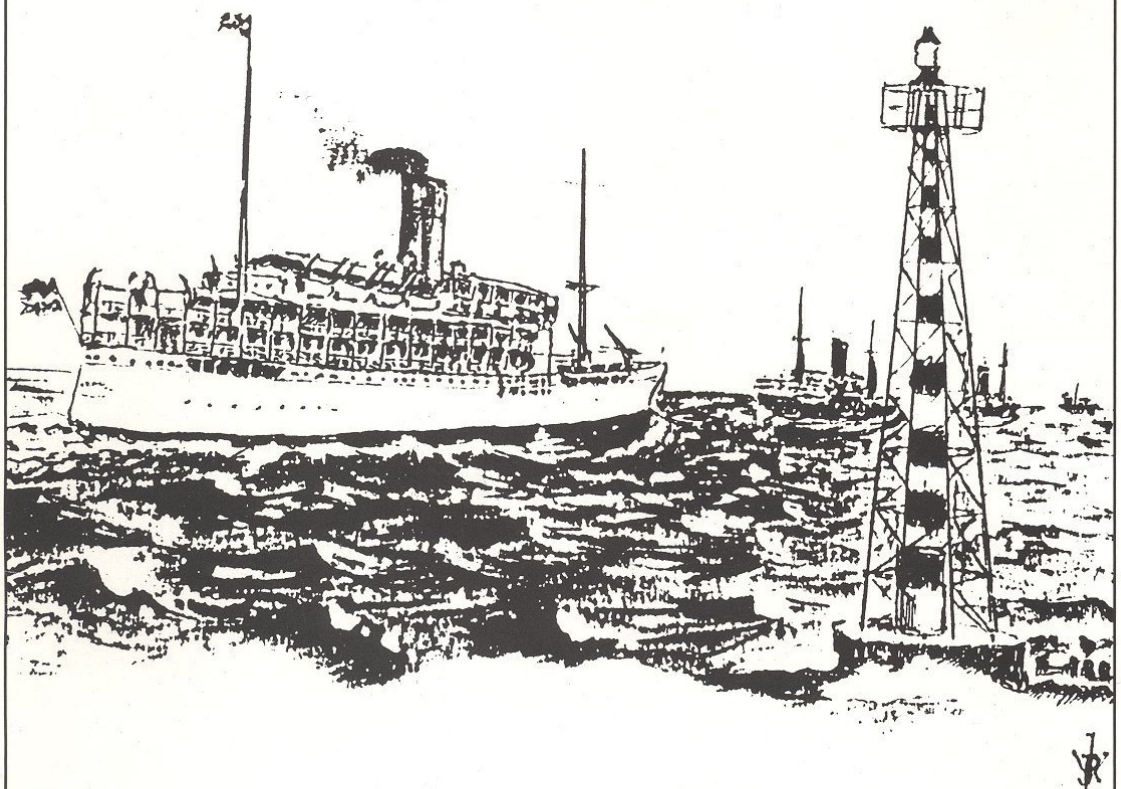


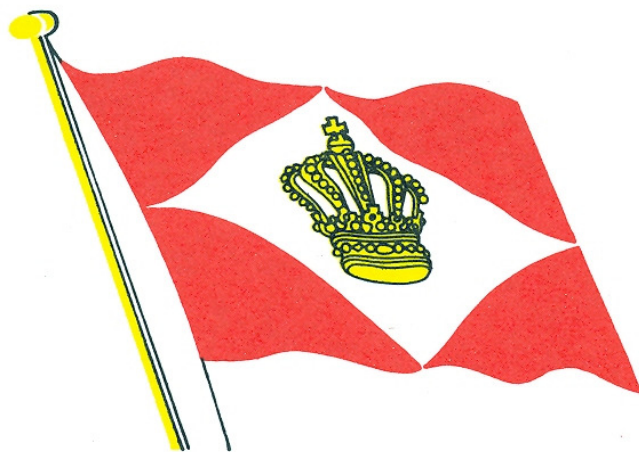
UITTOCHT



Het Einde van de
KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
in Indonesië

U i t t o c h t

Het einde van de
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij
in Indonesië



COLOFON

*“UITTOCHT” is een particuliere uitgave,
tot stand gekomen met steun van de
“Vereniging van Oud-Employé’s der
Koninklijke Paketvaart-Maatschappij”.*

*Samenstelling, redactie en publicatie:
R. Koopmans, M. Sonnenberg, J. van der Winden
Omslagtekening: R.J. de Vries
Foto’s: M. Sonnenberg
Typografische verzorging: R. Koopmans
Druk: Drukkerij AaDé, Oss*

*Tijdens de ALV van 28 maart 2008 werd bovenstaand
in 1994 verschenen werk beschikbaar gesteld aan de
aanwezigen in ringband formaat door de secretaris
drs. W. Koper na digitalisering van het door de
heer R. Koopmans beschikbaar gesteld materiaal.*

*In oktober 2020 is hetzelfde materiaal plus één achtergebleven
bijdrage op de KPM verenigingswebsite beschikbaar gemaakt
door de archivaris R. de Mes*

Voorwoord.

Er blijkt nog altijd veel belangstelling te bestaan voor de geschiedenis van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij in Nederlands-Indië respectievelijk Indonesië. Veel is daarover reeds gepubliceerd, maar het valt op dat er in de beschrijving van het na-oorlogse gedeelte van die geschiedenis nog een aantal onvolkomenheden bestaan, niet alleen ten aanzien van de volledigheid, maar ook wat betreft de objectiviteit. In het bijzonder geldt dit voor de bizarre en eigenlijk onbegrijpelijke wijze waarop de KPM in Indonesië aan haar einde kwam. Daarover bestaan nog veel vragen.

Van de ex-personeelsleden van de KPM die de na-oorlogse geschiedenis van deze maatschappij en haar abrupte aftocht uit Indonesië persoonlijk hebben meegemaakt zijn velen nog in leven. Zij kunnen daar nu nog uit eigen kennis en ervaring over vertellen. Zij kunnen er ook, na zoveel tijd, enige afstand van nemen en de gebeurtenissen bezien met een onbevangen blik.

Enkele van deze ex-personeelsleden hebben het initiatief genomen om over de nadagen van de KPM, en in het bijzonder over haar ontijdig einde, het een en ander op schrift te stellen en in brochurevorm te publiceren. Lezing daarvan zal voor velen de gebeurtenissen in de herinnering terugroepen, de kennis daarvan verrijken, en deze kennis vastleggen voor de generaties na ons. Dit boekje wordt U hierbij aangeboden.

Het geschrift bestaat uit twee duidelijk verschillende delen. Het eerste deel bevat een historisch-kritische analyse van de oorzaken die tot de ondergang van de KPM hebben geleid. De beoordeling is kritisch, in die zin dat ook de KPM kritiek op haar na-oorlogse beleid niet wordt bespaard.

Het tweede gedeelte bevat een bloemlezing uit hetgeen door een aantal ex-personeelsleden van de KPM op schrift is gezet met betrekking tot hun belevenissen en ervaringen in de woelige en gedenkwaardige dagen eind 1957 en begin 1958 waarin het gehele KPM-bedrijf in Indonesië ter ziele ging. De bijdragen in dit gedeelte zijn meer persoonlijk getint, en geven, behalve een impressie van hoe men die dagen heeft beleefd en doorleefd, een schat aan aanvullende informatie over wat er precies gebeurde.

Vanwege de voor publicatie beschikbare beperkte middelen moest een keuze worden gemaakt uit het aanwezige materiaal. Ook zijn hier en daar de oorspronkelijke bijdragen enigszins ingekort. Het zijn echter steeds de schrijvers van de bijdragen die aan het woord zijn!

Na lezing van dit geschrift zullen er bij sommigen nog lacunes bestaan in de kennis van de gebeurtenissen. Ook zullen sommigen het wellicht niet eens zijn met het oordeel van de schrijvers omtrent de omstandigheden en de oorzaken die tot de uittocht hebben geleid. Enerzijds zal, mede vanuit een zeker loyaliteitsgevoel, bij een aantal lezers een milder oordeel over het na-oorlogse beleid van de KPM bestaan. Anderzijds is het ook zeer wel denkbaar dat sommigen veel meer de nadruk gelegd zouden willen zien op het Nederlandse koloniale beleid en de koloniale houding van vele Nederlanders in Indonesië als de wortel van alle ellende. In dit boekje is getracht een zo objectief mogelijk oordeel te geven.

De schrijvers houden zich gaarne aanbevolen voor aanvullende informatie, en kritisch commentaar.

INHOUD

Deel 1:

HET EINDE VAN DE KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ IN INDONESIA. HISTORISCHE ANALYSE VAN OORZAKEN EN OMSTANDIGHEDEN (R. Koopmans) 8

1. Inleiding	8
2. De Oude KPM: Koloniaal Symbool	9
3. De Onvolledige Dekolonisatie	11
4. Nederlandse Bedrijven als Doelwit	12
5. Soekarno: Fatale Confrontatiezoeker	15
6. De KPM na de Oorlog: Herbouw en Herschikking	17
7. De KPM en Indonesië: Falende Dekolonisatie	19
8. De KPM en de Nederlandse Regering: Wie bespeelde Wie?	24
9. De Pelni: Ontoereikend Alternatief	26
10. Vier maanden impasse	28
11. Uittocht en Verdere Ontbinding	31
12. De Inter-insulaire Scheepvaart na de KPM	32
Noten	35
Lijst van geraadpleegde literatuur	39

Deel 2:

DE LAATSTE MAANDEN VAN DE KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ IN INDONESIA. PERSOONLIJKE HERINNERINGEN 40

1. Impressie van een Waarnemer (M. Sonnenberg)	40
2. Gevangene (A.P. Krul)	43
3. Dolle Dinsdag Drie December en Daarna (R. Koopmans)	45
4. De Laatste dagen van de KPM in Indonesië (R.P. Disse)	52
5. Een Geldzending van de "Bontekoe" (R.P. Disse)	57
6. Het Einde van een Carrière (C. de Lathouder)	60
7. De Overname van het Agentschap Asahan (H.H. Schans)	63
8. De laatste Archipelreis van de "Van Riebeeck" (H. Wijnands)	69
9. Mijn laatste KPM-reis in de Archipel (H. Pronk)	74
10. Verslag Zeeklaar Maken en Vertrek 15 KPM-schepen uit Tandjong Priok (H.H.W. Groot)	78
11. Dagboek van de sleepreis van het ss. Sidajoe met het ss. Blinjoe van Tandjong Priok naar Singapore (H.H.W. Groot)	82
12. Nabeschouwing (R.P. Disse)	88
(toevoeging bij de 2 ^e uitgave in oktober 2020)	
13. ss Valentijn (F.L.M. Spit)	91



Het imposante gebouw Koningsplein Oost no.5 te Batavia (vanaf 1950 Medan Merdeka Timur no.5 te Jakarta), gebouwd in de jaren 1918 tot 1923, en sindsdien het hoofdkantoor van de KPM in Nederlands-Indië resp. Indonesië. Thans de zetel van het Directoraat-generaal van Scheepvaart van het Indonesische Ministerie van Verbindingen.

Deel 1.

HET EINDE VAN DE KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ IN INDONESIE HISTORISCHE ANALYSE VAN OORZAKEN EN OMSTANDIGHEDEN

1. Inleiding

Op 3 december 1957 werd abrupt een einde gemaakt aan de bedrijfsactiviteiten in Indonesië van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, de maatschappij die 66 jaar lang de zeeverbindingen binnen het eilandenrijk had verzorgd, en daarbij een essentiële rol had gespeeld in de economische ontwikkeling van Nederlands-Indië. Die rol speelde zij tot het moment van beëindiging in feite nog, zij het in mindere mate, voor het inmiddels zelfstandig geworden Indonesië.

De gebeurtenis had rampzalige gevolgen, niet het minst voor land en volk van Indonesië. Hoe heeft zoiets dan toch kunnen gebeuren? Welke actoren speelden een rol, wat waren hun beweegredenen en hun doeleinden, waar faalden zij? In de hiernavolgende beschouwing wordt getracht op deze vragen een antwoord te vinden. Daarvoor is het nodig de gebeurtenissen in hun historische context te plaatsen en te bekijken met een iets genuanceerder visie dan in de totnogtoe gepubliceerde KPM-geschiedschrijving is geschied. De hoofdlijn van de gebeurtenissen wordt in deze beschouwing als bekend verondersteld, doch waar nodig en mogelijk wordt deze kennis aangevuld en hetgeen zich afspeelde becommentarieerd en in een breder verband geplaatst. (1)

Altijd en overal wordt de loop der geschiedenis, voor zover door mensen beïnvloed, bepaald door een mengeling van enerzijds rationele beslissingen en anderzijds emoties, sentimenten, hartstochten en dwaasheden van de spelers die op een bepaald moment het spel der geschiedenis spelen. Zo is het ook bij het onderhavige "incident" geweest. Deze constatering geldt voor de spelers aan beide zijden van de speeltafel, zij het wellicht niet in gelijke mate. Het meespelen van irrationele elementen deed het spel ontaarden in een hooglopend conflict. In dat conflict ging de KPM in Indonesië ten onder.

2. De Oude KPM: Koloniaal Symbool.

Nederlands-Indië, een immens eilandenrijk van meer dan 13000 eilanden, waarvan circa 3000 bewoond, samen de grootste archipel ter wereld, kon geen bestuurlijk-staatkundige eenheid worden, noch zich economisch ontwikkelen, zonder adequate zeeverbindingen. Sinds 1891 voorzag de KPM in toenemende en uiteindelijk zeer aanzienlijke mate in deze behoefte.

De KPM was méér dan slechts een vervoerder van goederen en personen, die alleen daar haar diensten aanbood waar dat profijtelijk was. Zij voorzag in een stuk vervoersinfrastructuur - algemeen beschouwd als een overheidstaak - in die zin dat zij onder een contract met de regering van Nederlands-Indië, en tegen een bepaalde vergoeding, (aanvankelijk per zeemijl, vanaf 1931 een vast bedrag van f. 200.000,- per jaar) zich verplichtte een aantal regelmatige zeeverbindingen te onderhouden, die niet bij voorbaat rendabel hoefden te zijn, en daarnaast beschikbaar te zijn voor bepaalde andere diensten ten behoeve van het Gouvernement. Dus een 100 jaar oud voorbeeld van "publiek-private financiering van infrastructuur", een systeem dat in onze tijd opnieuw actueel is, bijvoorbeeld voor de financiering van tunnels, bruggen en spoorlijnen.

Van het begin af aan identificeerde de KPM haar belangen met de economische ontwikkeling en de groei van de handel van Nederlands-Indië. Er is weinig twijfel over dat zij daarin van vitaal belang is geweest. "De KPM-vlag ging voorop, daarop volgde de handel en vervolgens kwam het gouvernement".

Eén van de middelen om ook verafgelegen dun bevolkte gebieden met (nog) weinig handel te kunnen opnemen in het lijnenstelsel was om het verlies op deze verbindingen te compenseren door een "overwinst", door hogere vrachttarieven dan strikt gesproken nodig zou zijn, op de wél winstgevende lijnen (kruissubsidie). Een dergelijk systeem lokt in een vrije markt (en dat was het) echter onvermijdelijk concurrentie uit op deze (te hoog) renderende lijnen. Vandaar dat de historie van de KPM in de eerste 50 jaar van haar bestaan gekenmerkt wordt door een voortdurende, niet zelden meedogenloze, bestrijding van concurrentie, en door het, bij ontbreken van een wettelijk monopolie (het contract met het Gouvernement stipuleerde alleen een monopolie voor gouvernementslading en -passagiers), streven naar een feitelijk monopolie.

Deze strijd om het monopolie strekte zich ook uit tot de zgn. lokaalvaart, die met kleine schepen de verbindingen onderhield tussen de kleinere kustplaatsen en de grotere diepzeehavens, en daardoor een belangrijke feederfunctie voor de KPM vervulde. Doordat ook deze kleine kustvaart voor het grootste deel onder KPM-controle kwam, werd in feite aan inheemse ondernemers de kans ontnomen zich in de scheepvaart te begeven, en bleef hun rol in dit opzicht beperkt tot het vervoer met zeilprauwen, waar de KPM nooit greep op kreeg, al beschouwde zij dit wel als concurrentie.

In het kader van het contract met het Nederlands-Indische Gouvernement speelde de KPM ook een belangrijke rol in de uitbreiding van het Nederlandse bestuur in de archipel. Niet alleen door het leggen en onderhouden van de voor een goed bestuur zo noodzakelijke verbindingen, doch in veel gevallen, met name in de eerste 20 jaar van haar bestaan, werd de KPM ook rechtstreeks voor militaire operaties gebruikt. De onlangs door iemand gebezigde term "Koninklijke Pacificatie Maatschappij" is dus niet geheel onterecht. (2) Een nog treffender naam ware wellicht "Koloniale Pacificatie Maatschappij".

Onder de bevolking werd de KPM een begrip, "een deel van de orde der dingen". Wel had zij een zekere reputatie zich meestal niet te haasten ("Kom Pas Morgen") en zich voor haar diensten zwaar te laten betalen. (3) Dat dit een onjuist beeld was en dat het eindoordeel over de vooroorlogse rol van de KPM redelijk gunstig kan zijn, wordt weergegeven in het volgende citaat uit een recente Australische studie (in vertaling):

"Behalve het zeer uitgebreide lijnenstelsel had de KPM een bewonderenswaardige reputatie met betrekking tot de hoge kwaliteit van haar dienstverlening. Schepen werden in de meeste gevallen, met behulp van de verkregen ervaring, ontworpen en gebouwd voor hun bijzondere taak in de archipel. De goede zorg voor en het onderhoud van de schepen was voor de KPM een erezaak. Dienstregelingen werden in boekvorm uitgegeven, en, afgezien van de normale risico's inherent aan de scheepvaart, vrij strikt nageleefd. Grote zorg werd besteed aan ladingbehandeling en claims werden prompt en coulant afgewikkeld. Behalve tijdens de depressie in de dertiger jaren toonden handelaren zich nauwelijks ontevreden over de vrachttarieven van de KPM. De winsten van de maatschappij waren nooit meer dan bescheiden, en er was een hoge graad van herinvestering. Per saldo kan derhalve geconcludeerd worden dat de KPM Nederlands-Indië goed gediend heeft. Ongetwijfeld was er, ook in de koloniale periode, de nodige kritiek, vooral onder het ambtelijk apparaat. Het monopolie van de maatschappij wekte wantrouwen, en zij die meer gevoel hadden voor het welzijn van land en volk namen aanstoot aan haar meedogenloos optreden om concurrentie van kleine inheemse en Chinese ondernemers te onderdrukken." (4)

In 1939 was de KPM de grootste rederij van Nederland. Het aantal zeegaande schepen bedroeg 136, in grootte variërend van 75 tot 14155 BRT, met een totaal tonnage van 322.842 BRT. (5) Het was bovendien een sterk geïntegreerd bedrijf. De KPM bezat eigen havenetablisementen, prauwenvloten, agentschapskantoren, reparatiewerkplaatsen, een hotel op Bali, en zelfs een eigen steenkolenmijn voor de brandstofvoorziening van de kolenstokende schepen. Niet ten onrechte werd gezegd dat de initialen stonden voor: Krachtig, Prachtig, Machtig.

Maar deze reputatie had een aantal zwakke trekken: de Kracht was duidelijk Koloniaal, de Pracht was Provocerend en de Macht was te zeer synoniem met Monopolie. Voor de nationalistisch gezinde elite onder de lokale bevolking was het een te duidelijk symbool van Koloniale Perverse Macht.

3. De Onvolledige Dekolonisatie.

Het lijkt geen twijfel dat het einde van de KPM in Indonesië geplaatst moet worden in het kader van het dekolonisatieproces, de beëindiging van de staatkundige onderschikking van Indonesië aan het Nederlandse moederland. De dekolonisatie ging zeker niet van harte en in goede vrede. Aan de Nederlandse kant was er de wens tot bescherming van eigen economische belangen, maar ook de veronderstelde wenselijkheid tot begeleiding, bevoogding, hulp bij de ontwikkeling. Aan de Indonesische kant de drang naar vrijheid, zelfstandigheid, de veronderstelde strijdigheid tussen de economische belangen van de ene en de andere partij, en de volstreekte afwijzing van de noodzaak tot bevoogding, en zelfs van de wenselijkheid de ontvoogding met enige geleidelijkheid te doen verlopen.

Het werd een lange aaneenschakeling van onderhandelingen, confrontaties, geweldsacties, bestandsovereenkomsten en het schenden daarvan, internationale druk, bemiddeling, het sluiten van overeenkomsten en het verbreken daarvan, intimidaties en economische sancties. Het begon op 17 augustus 1945, met de proclamatie van een staatkundig onafhankelijk Indonesië. En wat het einde betreft: wellicht zullen in de toekomst historici constateren dat het definitieve slot van het ontvoogdingsproces gedateerd moet worden op 25 maart 1992, de datum waarop Indonesië de Nederlandse ontwikkelingshulp eenzijdig stopzette. Het is hier niet de plaats om op de geschiedenis van deze dekolonisatie uitvoeriger in te gaan. Dat is elders al veelvuldig gedaan.

Het dieptepunt in het proces is wel geweest de "Nieuw-Guinea affaire". Bij de zgn. Rondetafelconferentie, die leidde tot de soevereiniteitsoverdracht aan de Verenigde Staten van Indonesië op 27 december 1949 en de vastlegging van de Nederlands-Indonesische betrekkingen in een Uniestatuut, werd van de soevereiniteitsoverdracht uitgesloten het gebied van Westelijk Nieuw-Guinea. Overeengekomen werd dat over dit gebied nader, en wel binnen een jaar, verder met Indonesië zou moeten worden onderhandeld. Dit betekende in feite een, al dan niet tijdelijke, voortzetting van de Nederlandse soevereiniteit over dit gebied. Als reden voor deze uitsluiting werden verschillende, niet allemaal even sterke, en zelfs in de loop der tijd veranderende, argumenten aangevoerd, doch in feite lag de oorzaak voornamelijk bij de binnenlandse politieke verhoudingen in Nederland: het behoud van Nieuw-Guinea was een voorwaarde om in het Nederlandse parlement de vereiste tweederde meerderheid voor de soevereiniteitsoverdracht te kunnen verkrijgen. (6)

Doordat Nederland bij de vervolgens plaats hebbende onderhandelingen bleef weigeren het bewuste gebied over te dragen en Indonesië van deze overdracht een prestigezaak maakte, ontstond er een snel escalerend conflict tussen beide landen.

Het gaat er hier niet om welk van beide partijen in dit conflict gelijk had, of wie de meeste schuld had aan de escalatie daarvan. Vast staat wel dat geen van beide partijen een zwaar economisch belang had bij het betwiste gebied. In de woorden van minister Luns: "Nieuw-Guinea lag aan de rand van onze belangen, maar het lag in het centrum van onze beginselen". (7) Aan Indonesische zijde zou men precies hetzelfde kunnen stellen. Met dien verstande dat de wederzijdse "beginselen" tegengesteld van inhoud waren. In plaats van beginselen zou men beter van "sentimenten" kunnen spreken: nationale trots, prestige, grootheid, macht, frustraties, politieke invloed.

Het Nieuw-Guinea conflict vormde de directe aanleiding - of werd althans als zodanig gebruikt - voor de gebeurtenissen eind 1957, waaronder de "overname" van de KPM. Het zou evenwel te ver gaan te stellen dat het de oorzaak van het verdwijnen van de KPM uit Indonesië was. Daarvoor waren er meerdere, ook bij de KPM liggende, oorzaken. Wel vormde het de aanleiding voor een aanzienlijke versnelling van die verdwijning.

Onderhandelingen in de periode 1950-1956 tussen Nederland en Indonesië leidden dus niet tot het door Indonesië verlangde resultaat met betrekking tot Nieuw-Guinea. Nederland weigerde hardnekkig de kwestie zelfs maar op de agenda van de onderhandelingen te plaatsen. De politieke verhoudingen in Nederland en de stemming onder de Nederlandse bevolking met betrekking tot Indonesië (lees: Soekarno) lieten besprekingen over een eventuele overdracht van het gebied niet toe. Evenmin bereikte Indonesië enig resultaat toen het, eerst in 1954 en wederom in 1957, de zaak voorlegde aan de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties.

Toen sloeg men aan Indonesische zijde een andere weg in: om Nederland tot een toegeeflijker houding te dwingen werden door de Indonesische regering acties aangezwengeld om Nederlandse economische belangen in Indonesië schade toe te brengen. Men zal verwacht hebben dit op een beheerste manier te kunnen doen, maar kon blijkbaar niet voorkomen dat het uit de hand liep. Het strijdtoneel kwam binnen het bereik van de massa. Opgezweepte emoties deden vervolgens hun werk.

4. Nederlandse Bedrijven als Doelwit.

Bij de Rondetafelconferentie in 1949 was overeengekomen dat Nederlandse ondernemingen in Indonesië zouden worden gevrijwaard tegen onderbreking van winstovermakingen, onteigening en nationalisatie. Formeel was deze overeenkomst eind 1957 nog van kracht. Bij de opzegging door Indonesië van de Nederlands-Indonesische Unie en de Rondetafelovereenkomsten in februari 1956 werden namelijk de financieel-economische verdragen nadrukkelijk uitgezonderd. (8) Dit ondanks het feit dat deze opzegging onmiddellijk volgde op het mislukken van de conferentie van Genève, waar over deze verdragen werd onderhandeld, en er in de pers al dreigend was gesproken over onteigening van Nederlandse bezittingen.

Het handhaven van de financieel-economische verdragen wijst op een voorzichtige, pragmatische aanpak van de Indonesische regering ten opzichte van de ook voor de Indonesische economie zo essentiële Nederlandse bedrijven in het land. Dit is te meer opmerkelijk omdat in nagenoeg alle ontwikkelingslanden (bijna allemaal ex-koloniën) de heersende ideologie die van het staatsocialisme was: alle belangrijke bedrijven dienen zoveel mogelijk in staatshanden te komen, particulier kapitaal werkt primair voor eigen belang, en als het dan nog buitenlands kapitaal is werkt het zeker niet in het nationale belang. Bovendien vond juist in die tijd de spectaculaire nationalisatie van het Suezkanaal plaats, die in Indonesië de roep tot nationalisatie aanwakkerde.

In schril contrast tot deze voorzichtige aanpak stond wat er minder dan twee jaar later gebeurde. Eind oktober 1957 kondigde de regering een algemene campagne af voor de bevrijding van Irian Barat, en President Soekarno eiste in het openbaar dat de economische betrekkingen met Nederland zouden worden verbroken.

De campagne begon met een vierdaagse boycot tegen het Nederlandse bedrijfsleven in Indonesië, die duurde van 28 oktober tot 1 november 1957. Op 10 november 1957 begon de tweede fase van de boycot met het beschilderen van Nederlandse huizen, winkels, kantoren en auto's met anti-Nederlandse leuzen, en met daden van intimidatie en vandalisme. Toen op 29 november 1957 de twaalfde Algemene Vergadering der Verenigde Naties niet de vereiste tweederde meerderheid voor het Indonesische standpunt ten aanzien van Nieuw-Guinea opleverde, kondigde de regering voor 2 december 1957 een algemene 24-uurs staking aan in alle Nederlandse bedrijven. De staking vond plaats, doch daarbij bleef het niet. Zij werd gevolgd door een aantal "spontane" acties die de regering niet had bedoeld en voorzien, met als begin de "overname" van de KPM op 3 december 1957. (9)

De door de regering gesanctioneerde campagne om Nederland onder druk te zetten groeide uit tot een breed en ongebreideld offensief tegen Nederlandse belangen. Met name de communistische vakcentrale SOBSI en een aantal andere links georiënteerde organisaties speelden hierin een belangrijke rol.

Zowel door het kabinet-Djuanda als door de meeste politieke partijen en de legerleiding werden deze ontwikkelingen met zorg gadeslagen. De economische gevolgen zouden desastreus kunnen zijn. Er werd dan ook snel ingegrepen. Reeds op 5 december 1957 werd bekend gemaakt dat de door het personeel overgenomen Nederlandse bedrijven onder toezicht van de regering werden geplaatst, gevolgd door een decreet dat alle Nederlandse bedrijven tijdelijk onder staatsbeheer stelde, waarbij er de nadruk op gelegd werd dat deze maatregel geen nationalisatie inhield. Dit laatste had de bedoeling om de mogelijkheid tot herstel van de oude situatie open te laten en daarmee een

lokmiddel te hebben om Nederland tot concessies inzake Nieuw-Guinea te bewegen. (10) Toen de overnamegolf niet leek te stuiten, greep het leger in. Op 13 december 1957 kwam er een order van de legercommandant die elke verdere eigenmachtige inbezitting van bedrijven door arbeiders met strenge straffen bedreigde. Tevens werd bepaald dat de onder regeringstoezicht gestelde Nederlandse ondernemingen door militairen zouden worden beheerd.

Ondanks het feit dat de regering hierdoor weer greep op de situatie kreeg, kon of wilde men de toestand van voor de overnames niet herstellen. Was men bang ervan beschuldigd te worden de strijd tegen Nederland te saboteren? Of vreesde men gezichtsverlies?

Het meest waarschijnlijk is dat de regering veronderstelde met deze maatregelen (waarmee men dus de "wilde" overnames een legitiem karakter gaf en althans enigszins orde op zaken probeerde te stellen) enerzijds de druk op Nederland te kunnen continueren en anderzijds de economische schade te beperken door de mogelijkheid de bedrijven onder Indonesisch beheer voort te zetten. Maar deze veronderstelling was een illusie: de druk op Nederland had geen effect en het voor de Indonesische economie belangrijkste Nederlandse bedrijf, de KPM, van de ene dag op de andere volledig lamgelegd, bleef volledig stilliggen en heeft sindsdien nimmer meer enige rol gespeeld in het inter-insulaire verkeer. Ook voor de meeste andere Nederlandse bedrijven betekende het het einde van hun activiteiten in Indonesië.

Een citaat over de gevolgen:

"De wijze waarop de nationalisaties (11) in 1957/58 werden doorgezet was zo wild, zo onvoorbereid en zo desastreus dat het Indonesische volk er zwaar onder leed..... Naar de stem van bekwame en wijze Indonesiërs als Ir. Djuanda, die pleitten voor geleidelijke overgang, werd temidden van de explosie van rechteloosheid niet geluisterd. De productie daalde tot een minimaal niveau en stond in bepaalde sectoren stil. De werkloosheid nam in een minimum van tijd ongekende afmetingen aan. De inter-insulaire verbindingen stagneerden, terwijl deze voor de grootste archipel ter wereld van de meest essentiële betekenis zijn. De chaos was onbeschrijfelijk en de rechteloosheid eveneens". (12)

Nederland heeft destijds geen poging gedaan om met Indonesië alsnog tot een vergelijk te komen, teneinde zijn onderdanen en economische belangen in dat land veilig te stellen. De toenmalige minister-president Drees was van oordeel dat, ook al zou men ten aanzien van de de Nieuw-Guinea kwestie een toegeeflijke houding aannemen, dit slechts een tijdelijke verbetering in de betrekkingen zou betekenen. Hij achtte het onafwendbaar dat vroeg of laat Indonesië tot nationalisatie van het Nederlandse bedrijfsleven zou overgaan. (13)

Bovendien hadden de gebeurtenissen de stemming in Nederland ten opzichte van Indonesië (lees: Soekarno) allesbehalve gunstig beïnvloed, integendeel. Er heerste een algemeen gevoel dat met Indonesië geen goed garen te spinnen was.

Wel liet de Nederlandse regering enige marineschepen patrouilleren in de wateren tussen de Indonesische archipel. Deze schepen hadden enerzijds de opdracht om zo nodig hulp te verlenen bij evacuatie van landgenoten en anderzijds om de Nederlandse scheepvaart te beschermen. Dit laatste hield ook in het verhinderen dat Indonesië de vastgehouden KPM-schepen onder eigen vlag in de vaart zou brengen. (14)

Aan beide zijden overheerste in feite sentiment boven rationaliteit. Zou met andere spelers het spelverloop anders zijn geweest? Het verhaal is niet compleet zonder enkele opmerkingen over een (misschien wel de) hoofdrolspeler in het drama: Soekarno, de toenmalige president van Indonesië.

5. Soekarno: Fatale Confrontatiezoeker.

Het is buiten kijf dat Soekarno een belangrijke rol heeft gespeeld in de dekolonisatie van Indonesië, de verkrijging van de staatkundige onafhankelijkheid. Hij is de man geweest die de drang naar nationale zelfexpressie die in zijn volk leefde gestalte heeft gegeven. Hij gaf Indonesië vorm, bekendheid, identiteit. Hij heeft het land min of meer tot een eenheid omgesmeed, al schuwde hij daarvoor in een aantal gevallen militair geweld niet. Maar hij had ook ontstellend veel negatieve kwaliteiten, die hem ongeschikt maakten voor de leiding van de opbouw van een jonge staat. Het minst erge was misschien dat hij met zijn levensstijl moreel een slecht voorbeeld gaf, hetgeen uiteindelijk bijgedragen heeft aan zijn ondergang. Erger voor het land was dat hij niet alleen elk economisch inzicht miste, maar bovendien niet bereid was om te luisteren naar economische adviseurs, die hij smalend als "boekhouders" betitelde. Het welzijn van land en volk was voor hem synoniem, niet met economische welvaart, maar met grootheid, aanzien, eer en politieke macht. En hij identificeerde zijn persoonlijke grootheid met de grootheid van de staat Indonesië.

Soekarno had grote behoefte aan bewondering, verering, aanbidding. Om die te krijgen diende hij de overwinnaar te spelen, en daarvoor had hij strijd, conflicten nodig. Hij aarzelde niet om die te zoeken of te creëren. Desnoods met opoffering van de economische belangen van zijn land. (15)

De verkrijging van Nieuw-Guinea was zijn grote obsessie. Hij noemde zichzelf een "Nieuw-Guinea fanaticus". Voor hem was de revolutie pas voltooid als het grondgebied van Indonesië zich zou uitstrekken "van Sabang tot Merauke", een door hem vaak gehanteerde slogan.

De weerstand tegen de persoon Soekarno heeft in Nederland een belangrijke rol gespeeld bij de negatieve houding, zowel bij de regering als bij de grote meerderheid van de Nederlandse bevolking, ten opzichte van een snelle dekolonisatie. Men had hem al sinds zijn agitatie in de dertiger jaren beschouwd als een revolutionair, een opstandeling tegen het (althans in Nederlandse ogen) wettig gezag. Die weerstand werd nog eens bevestigd en aanzienlijk versterkt door zijn collaboratie met de Japanse vijand. Daar kwam sinds de soevereiniteitsoverdracht nog bovenop zijn vriendschappelijke relatie met, en beïnvloeding door, de Chinese Volksrepubliek en zijn sympathiseren met de PKI (Indonesische Communistische Partij). Ook dit was bepaald niet bevorderlijk voor de bereidheid aan Nederlandse kant om Nieuw-Guinea af te staan. (16)

Luns, Nederlands minister van Buitenlandse Zaken tijdens het Nieuw-Guinea conflict, wijst Soekarno aan als de hoofdschuldige in het conflict:

"Ik houd mij ervan overtuigd dat het karakter, de instelling, het gedragspatroon van Soekarno tenslotte de hoofdoorzaak hebben gevormd van al de moeilijkheden. Deze leider heeft de verhouding Nederland-Indonesië welbewust steeds slecht gehouden; hij heeft daarbij ook zijn eigen land veel kwaad gedaan. Die slechte verhouding achtte hij onontbeerlijk voor de instandhouding van het imago van de oude koloniale mogendheid en voor de voortzetting van zijn eigen revolutie". (17)

In deze conflictstrategie van Soekarno pasten wonderwel de in de jaren 1954 tot 1956 gevoerde showprocessen tegen een aantal Nederlanders die beschuldigd werden van subversieve activiteiten en complotteren tegen de Republiek Indonesia. In totaal werden een twintigtal Nederlanders gearresteerd. Tegen vier van hen werd een proces aangespannen. De bewijsvoering in deze processen was, zacht gezegd, van zeer dubieuze aard. De bedoeling was duidelijk: Nederland en de Nederlanders moesten in de ogen van het volk verdacht worden gemaakt. Radicale elementen zagen in de beschuldigingen aanleiding voor verhitte agitatie tegen Nederland. De processen wekten grote verontwaardiging in Nederland, en gaven de afkeer tegen Soekarno en de weerstand tegen concessies inzake Nieuw-Guinea een nieuwe impuls.

Het proces dat ongetwijfeld de meeste aandacht trok was dat tegen de heer L.N.H. Jungschläger, chef van de Nautische Dienst van de KPM. Was het toeval dat één van de "geselecteerde" slachtoffers een hoge functionaris van de KPM was? Of wilde men ook de KPM, als duidelijk restant van de koloniale macht, in een kwaad daglicht stellen? Tijdens het proces, dat vanwege de propagandistische bedoelingen zo lang mogelijk werd gerekt, kwam onder meer de beschuldiging tegen de KPM ter sprake dat zij het vervoer van troepen naar Ambon in 1950 opzettelijk vertraagd had. (18) De djaksa tinggi (hoofdofficier van justitie) eiste tegen Jungschläger de doodstraf. Zijn bewijsvoering was uitsluitend gebaseerd op een aantal zeer dubieuze getuigenverklaringen, zodanig aanvechtbaar dat een integere rechter zonder enige twijfel op grond van

ondeugdelijk bewijs tot vrijspraak had moeten concluderen. Tot een uitspraak is het helaas nooit gekomen. Op 19 april 1954, tijdens zijn gevangenschap en meer dan twee jaar na zijn arrestatie, overleed de heer Jüngschläger aan een hersenbloeding. In een circulaire aan het personeel, waarin zij het overlijden bekendmaakte, schreef de KPM-directie in Indonesië: "Wij betreuren het zeer dat zijn volkomen onschuld aan de activiteiten waarvan hij beschuldigd werd niet door een rechterlijke uitspraak gestaafd is kunnen worden". (19)

Over de rol van Soekarno in deze processen en in de agitatie tegen Nederlanders bestaan er slechts vermoedens. Wel wordt vrij algemeen aangenomen dat de eind 1957 in gang gezette vakbondsacties tot overname van Nederlandse bedrijven, en in het bijzonder van de KPM, door Soekarno persoonlijk werden aangemoedigd en gesanctioneerd. Daardoor konden zij veel verder gaan, en veel rampzaliger gevolgen hebben, dan de door de regering bedoelde en aangezwongelde boycotacties.

Omdat Soekarno een charismatische invloed had op het volk, en daarvan ook gebruik maakte door zich over de hoofden van parlement en kabinet heen rechtstreeks tot het volk te richten, hadden verstandige en goedwillende ministers onvoldoende remmende invloed op zijn gevaarlijke ambities. Dit temeer omdat hij in maart 1957 het parlement opzij had gezet, een presidentieel kabinet had benoemd en zichzelf daarmee in feite de positie van dictator had aangemeten. (20) Hij bleek uiteindelijk er toe in staat te zijn het welzijn van zijn volk op te offeren aan zijn persoonlijke grootheid, macht, imago.

Alleen het leger kon hem tot de orde roepen, en heeft dit ook enkele malen gedaan. Op zijn beurt probeerde Soekarno zich aan de druk van het leger te onttrekken door steeds dichter tegen de communistische partij aan te leunen. Uiteindelijk heeft dit hem zijn ambt gekost.

In de persoon van Soekarno ligt waarschijnlijk een belangrijke verklaring voor de voor Indonesië zo rampzalige gebeurtenissen als hierboven beschreven.

6. De KPM na de Oorlog: Herbouw en Herschikking.

Maar ook de KPM zelf heeft bijgedragen aan haar eigen ondergang.

Zwaar gehavend kwam zij uit de Tweede Wereldoorlog tevoorschijn. Meer dan 50% van de tonnage was verloren gegaan en de gehele organisatie was uiteraard volkomen ontwricht. Niettemin werd met grote voortvarendheid en toewijding het herstel ter hand genomen. "For the Dutch the KPM was an institution held in almost universal affection and inspiring such fierce loyalty amongst its staff that, within weeks of crawling out of prisoner-of-war camps men were pouring their energies into restoring some semblance of normality to the company", aldus de eerder genoemde Australische onderzoeker. (21)

Maar de situatie was drastisch veranderd. Een ingrijpende wijziging in de staatkundige verhouding tussen Nederland en Indië stond voor de deur. Gezien haar vitale rol in bestuur en economie van het land kon de KPM in die verandering onmogelijk buiten schot blijven. Zij was van die dekolonisatie een onderdeel. Achteraf moet worden vastgesteld dat de KPM de consequenties daarvan niet tijdig en niet voldoende heeft ingezien en daarop ingespeeld.

Om te beginnen werd het Groot Archipel Contract (de sinds 1931 van kracht zijnde overeenkomst tussen de KPM en de Nederlands-Indische Regering), dat op 1 januari 1946 afliep, niet door de regering vernieuwd, hoewel de KPM dit gaarne had gewild. In de praktijk echter werden, met wederzijds goedvinden, de operaties voortgezet alsof dit contract nog van kracht was. Maar de juridische poten onder de stoel van de KPM waren daarmee verdwenen, al bleef de KPM zich gebonden achten aan het contract.

Vervolgens, op initiatief van de Nederlands-Indische Regering, die in de scheepvaart een grotere plaats toebedeeld wenste te zien aan inheemse ondernemers, werden stappen ondernomen tot de oprichting van lokale scheepvaartmaatschappijtjes, met in meerderheid Indonesische aandeelhouders, voor het onderhouden van zgn. feeder-diensten. De KPM gaf hiermee in beginsel haar controle over deze diensten, die zij voor de oorlog zo zwaar bevochten had, op. Voor de uitvoering werd op 14 maart 1947 opgericht de Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit (SGS), aan welke stichting de KPM 14 en de Regering 8 kleine kustvaartschepen overdroeg. Deze schepjes werden vervolgens op bareboatbasis vercharterd aan Indonesische rederijen, waarvan er nog in hetzelfde jaar twee werden opgericht (MKSS, later PPSS in Makassar, en NOCEMO, later PERINDO in Menado). Een derde, MPN in Jakarta, werd in 1950 opgericht. Hoewel de KPM, via de SGS, de Indonesische rederijen technische assistentie bleef verlenen, was dit een duidelijk begin van "Indonesianisatie".

Een verdere verandering was dat de KPM in 1947 haar "buitenlijnen" (de lijndiensten tussen Indonesische en niet-Indonesische havens behalve Singapore, Penang en Bangkok), tezamen met de lijndiensten van de Java-China-Japanlijn, onderbracht in een nieuw opgerichte maatschappij, de (later Koninklijke) Java-China-Paketaartlijnen (KJCPL), waarvan de bedrijfsvoering naar Hongkong werd verplaatst. Van de KPM-vloot gingen negen grotere schepen mee over naar de nieuwe maatschappij. Er bleef dus over een KPM die nagenoeg uitsluitend binnenslands en tussen Indonesië en Singapore opereerde.

Met bovenstaande twee maatregelen (SGS en KJCPL) leek de KPM een gunstige uitgangspositie te hebben geschapen om met de toekomstige zelfstandige Indonesische regering tot één of andere vorm van samenwerking te komen. Het heeft niet zo mogen zijn.

De KPM nam namelijk nog een derde maatregel: in de jaren 1947 tot 1949 liet zij al haar schepen (met uitzondering van de aan de SGS ter beschikking gestelde scheepjes) registreren in Amsterdam, in plaats van, zoals daarvoor het geval was, in Batavia. Kennelijk wilde men, met het oog op de op handen zijnde "boedelscheiding" tussen Nederland en Indonesië, de vloot bij de veiligste partij onderbrengen. De schepen zouden anders namelijk bij de soevereiniteitsoverdracht stilzwijgend de Indonesische nationaliteit, en daarmee de Indonesische vlag, hebben gekregen (zoals geschiedde met de SGS-scheepjes). De keuze voor de Nederlandse vlag was zeker niet onbegrijpelijk: gezien de onzekere politieke en economische toekomst van het nieuwe Indonesië was er een grote aarzeling om bij voorbaat in dat land méér te investeren dan direct noodzakelijk was. Maar het werkterrein bleef wèl nagenoeg geheel in Indonesië liggen. Met het overbrengen van de thuishaven van de vloot naar Nederland bezorgde de KPM zichzelf dus als het ware de status van "gastarbeider", en dat ook nog zonder contract, met alle zwakke elementen aan die positie verbonden. Hier werd dus in feite de kiem gelegd voor veel van de latere problemen, en voor de uiteindelijke verdrijving uit het werkgebied.

Overigens wist de KPM in enkele jaren tijd haar vloot weer op een sterkte te brengen die niet ver lag beneden het niveau van vlak voor de oorlog (zonder de buitenlijnen). Aan het einde van 1950, na de voltooiing van de verschillende nieuwbouwprogramma's, bestond de inter-insulaire KPM-vloot uit 106 schepen, waarvan 63 jonger dan 5 jaar (inclusief 16 schepen die toen formeel nog eigendom van de Nederlandse regering waren, en in 1952, in het kader van de Vlootreconstructieregeling, aan de KPM in eigendom werden overgedragen). Dit was het na-oorlogse hoogtepunt in de omvang van de inter-insulaire KPM-vloot. Uit het vervolg van de geschiedenis blijkt dat juist op dat punt de KPM de boot miste naar een verzekerde toekomst in Indonesië. De vlootsterkte liep daarna in 7 jaar tijd met ongeveer 25% terug, om vervolgens in één klap te verdwijnen.

7. De KPM en Indonesië: Falende Dekolonisatie.

In het zicht van de politieke onderhandelingen tussen Nederland en Indonesië in 1949 formuleerde de Raad van Bestuur van de KPM haar verlangens met betrekking tot de toekomstige samenwerking:

- de KPM zou het "centrale transport apparaat" blijven;
- de vloot zou Nederlands eigendom blijven;
- onder Indonesische wetgeving zouden de Nederlandse en de Indonesische vlag in het inter-insulaire verkeer gelijke rechten hebben;
- onbeperkte transfer van fondsen zou moeten worden gegarandeerd;
- in de Raad van Bestuur zouden twee Indonesiërs en in de Directie in Indonesië één Indonesiër kunnen worden opgenomen.

Achteraf gezien kunnen deze weinig realistische ideeën alleen maar verklaard worden uit het feit dat men toen nog geen enkel begrip had van de consequenties van de op handen zijnde politieke ontwikkelingen. Maar de verlangens waren wel goeddeels de logische consequentie van het overbrengen van de registratie

van de schepen naar Nederland. Men vroeg in feite om rechten waarvan men kort tevoren afstand had gedaan.

Op de Rondetafelconferentie kon de kwestie van de Nederlandse scheepvaart tussen Indonesische havens niet opgelost worden. De Indonesische delegatie beschouwde het - niet ten onrechte - als een binnenlandse kwestie, die moest worden opgelost tussen de Indonesische regering en de betreffende vervoerder. Toch bevatten de op deze conferentie gesloten overeenkomsten bepaalde garanties ten aanzien van de status van de Nederlandse bedrijven in Indonesië en de rechten van de Nederlandse vlag in het inter-insulaire scheepvaartverkeer.

In april 1950, enkele maanden na de soevereiniteitsoverdracht, kwam de Indonesische Regering met haar voorstel om de zaak te regelen, namelijk:

- oprichting door de KPM en de Indonesische Regering van een Indonesische scheepvaartmaatschappij met een aandelenverdeling van 51/49 ten gunste van Indonesië; (22)
- verkoop van de KPM-vloot aan deze maatschappij, tegen betaling in Nederlandse guldens, gedeeltelijk contant en gedeeltelijk op afbetaling tegen een 3% hypotheek.
- zolang de schepen nog niet volledig waren afbetaald zou de KPM het management over de nieuwe maatschappij voeren.

Daarop kwam de KPM met een tegenvoorstel:

- de nieuwe maatschappij zou een 50/50 gemengd bedrijf worden, met zetel in Indonesië;
- deze maatschappij zou geleidelijk een vloot onder Indonesische vlag opbouwen naar gelang de Nederlandse schepen zouden moeten worden vervangen;
- de KPM zou de directie over de nieuwe maatschappij voeren, tegelijk met die over haar eigen bestaande vloot, die gelijke rechten in het inter-insulaire verkeer zou behouden totdat zij geheel zou zijn vervangen door schepen onder Indonesische vlag;
- beide partijen zouden gelijkkelijk vertegenwoordigd zijn in het bestuur van de nieuwe maatschappij.
- de KPM was bereid 12 passagiersschepen en 26 vrachtschepen direct bij de Oprichting van de nieuwe maatschappij onder Indonesische vlag te brengen.(23)

Hier toonde de KPM dus inderdaad enige bereidheid tot concessies Blijkbaar brak het besef door dat er eens een einde zou moeten komen aan de dominante positie van de Nederlandse vlag in de inter-insulaire zeeverbindingen, maar dan wel in een zo ver mogelijke toekomst. (Van de inter-insulaire KPM-vloot van 106 schepen waren er toen 63 minder dan 5 jaar oud).

Voor de Indonesische Regering waren de concessies niet voldoende. Zij besloot eind 1950 tot de oprichting van een eigen staatsrederij. En daarmee had de KPM de boot gemist. Wellicht werd deze beslissing mede beïnvloed door het feit dat

juist in die tijd de Indonesische regering schepen nodig had voor het vervoer van troepen en materieel naar de opstandige Zuid-Molukken.

Ondanks zware protesten in Nederland voerde de KPM deze transporten uit, met het argument dat zij volgens het Groot Archipel Contract daartoe gehouden was, maar duidelijk werd wel dat afhankelijkheid van buitenlandse schepen voor dit doel grote bezwaren had.

De Indonesische regering liet bij de KPM informeren of zij bereid was haar vloot aan de op te richten staatsrederij te verkopen, tegen een aanbetaling van 10% en een hypotheek als garantie voor de verdere afbetaling. De KPM antwoordde dat zij bleef bij haar voorstel tot oprichting van een gemengde maatschappij en dat zij, indien dit voor Indonesië niet acceptabel was, niet bereid was haar schepen te verkopen, noch die onder Indonesische vlag te brengen. Sindsdien stonden de onderhandelingen stil, afgezien van enkele besprekingen over samenwerking op beperkt terrein tussen de KPM en de nieuwe staatsrederij.

Er kan moeilijk worden volgehouden dat de Indonesische verlangens onredelijk waren. Vrijwel overal in de wereld is "cabotage" (vervoer over zee tussen havens van hetzelfde land) voorbehouden aan de vlag van dat land. Ook onder het koloniale bewind was de inter-insulaire scheepvaart alleen toegestaan aan de nationale (toen dus de Nederlandse) vlag. Dat men in een eilandenrijk, waar zeeverbindingen van zo vitaal belang zijn, daarvoor niet afhankelijk wil zijn van schepen onder vreemde vlag, is geheel begrijpelijk. Men heeft immers over deze schepen geen wettige zeggenschap, zij kunnen in tijd van oorlog of andere gevaren, wanneer zij het hardst nodig zijn, gemakkelijk worden teruggetrokken of diensten weigeren. Het vervoer van troepen, een probleem dat zich daadwerkelijk voordeed, is daarvan een voorbeeld.(24)

Bovendien is het geheel in overeenstemming met de destijds in bijna alle ontwikkelingslanden heersende ideologie en gevolgde praktijk dat voor de economie vitale bedrijven in staatshanden behoren te zijn en niet kunnen worden overgelaten aan particulier kapitaal, dat in de eerste plaats zijn eigen belangen, niet de nationale, voorstaat.

Het Indonesische voorstel van april 1950 was achteraf het beste wat de KPM redelijkerwijs mocht verwachten. Maar Mr. D.A. Delprat, in die jaren voorzitter van de Raad van Bestuur van de KPM en daardoor de waarschijnlijke hoofdrolspeler aan KPM-zijde, maakt zich in zijn memoires, meer dan 30 jaar later, nog boos over dat voorstel: "Wellicht heeft Minister Djuanda enig tactisch nut gezien in dit openingsgambiet, het is echter onbegrijpelijk dat de Nederlandse adviseurs, die hem bij de opstelling van het plan geholpen schijnen te hebben, de volstreekte onzakelijkheid daarvan niet aanstonds aangevoeld hebben. Zij hadden hem het te verwachten ehec moeten besparen, veel meer hadden zij moeten begrijpen dat zij hiermede Indonesië alleen een ondiensst bewezen en dat dit voorstel de toch al moeilijke verhouding tussen de gesprekspartners alleen maar slechter kon maken".

Typierend dat Delprat toen nóg niet tot het inzicht was gekomen dat het veeleer de KPM was die een echec leed. Nog merkwaardiger is dat hij het niet voortzetten van de onderhandelingen wijt aan gebrek aan serieuze belangstelling voor dit onderwerp aan Indonesische kant: "De veiligstelling van de inter-insulaire vaart had een der eerste daden van een goed economisch beheer moeten zijn, maar een bewind dat politieke stokpaardjes en eigen glorie hoger stelde dan de welvaart van het land, sprak deze gedachte niet aan".(25) Dit lijkt een wat al te simpele redenering, meer ingegeven door frustratie dan door realiteitszin. Toen Indonesië eenmaal, op zeker niet onredelijke gronden, besloten had tot oprichting van een eigen nationale rederij, kon het met de opbouw daarvan rustig doorgaan, zonder zich daarbij de handen gebonden te weten door een overeenkomst met een buitenlandse rederij. Zij beschikte over een aantal pressiemiddelen op de KPM (bv. controle op vrachttarieven en geldovermakingen) om Indonesische belangen veilig te stellen. En zij kon er redelijk zeker van zijn dat de KPM, met haar gespecialiseerde schepen waarvoor elders moeilijk emplot te vinden zou zijn, toch niet eigener beweging zou weglopen, althans niet sneller dan in het tempo waarin deze vloot (die nog grotendeels nieuw was) zou uitsterven.

Het zwakke punt in deze politiek van de Indonesische regering was dat men van de grond af moest beginnen en bij de opbouw van een eigen bedrijf niet de beschikking had over de kennis, de ervaring en de middelen die de KPM bezat (hoewel men wel enig Nederlands personeel aantrok). Daardoor heeft men aanzienlijke verliezen als gevolg van inefficiënte bedrijfsvoering moeten incasseren. Men moest het geheel op eigen kracht doen. Optimisme over eigen kunnen en het niet zwaar tillen aan verliezen bij staatsbedrijven was evenwel een vrij normaal verschijnsel in gedekoloniseerde staten (en een van de oorzaken van de ontwikkelingsproblematiek in deze landen).

De geschiedenis heeft helaas geleerd dat er nog een tweede nadeel was: toen men, op een moment waarop de KPM nog niet gemist kon worden, de emoties niet meer in de hand had, ontstond er een rampzalige situatie. Dat was 7 jaar later.

In die 7 jaar bleef de KPM overeind staan als een, voor vele nationalistenvroegerende, voortzetting van een koloniaal verleden. Een typisch binnenlandse bedrijfstak, een vitaal stuk infrastructuur, en toch geheel bestuurd vanuit het buitenland (de directieleden in Indonesië waren statutair geen bestuurder doch bedrijfsleider), bediend met schepen onder buitenlandse vlag. In de managementstructuur en personeelsopbouw was de top van de KPM en de leidinggevende staf onder de top volledig Nederlands, met zelfs een zeer duidelijke grenslijn tussen de blanke bovenbouw en de brede lokale basis, tot uitdrukking komend in de ranghiërarchie. Slechts zeer traag ging men over tot het doorbreken van deze grens (met de instelling van de rang van lokaal employé; zelfs was er in 1957 al een enkele lokaal hoofdemployé). Maar het bleef de traditionele "bottom-up" benadering, van onderen op. Een "top-down" beleid, de benoeming van Indonesiërs in de top, had wellicht het koloniale imago van de KPM en de aversie daartegen kunnen verzachten.

Het beleid van de KPM in die jaren geeft de indruk nogal ambivalent te zijn. Enerzijds lijkt het alsof men zich had neergelegd bij het feit dat er voor de KPM als inter-insulaire bedrijf geen langdurige toekomst meer was (geen daadkrachtige Indonesianisatie, geen initiatief om de onderhandelingen met de Indonesische regering te heropenen, diversificatie naar andere vaargebieden). Anderzijds bleef men blijkbaar hoop koesteren (er werden nog voor de archipelvaart geschikte schepen besteld en gebouwd, er werden investeringen aan de wal gedaan, o.a. in huisvesting voor personeel).(26) Gokte men er op dat de Pelni een fiasco zou worden en dat er op een zeker moment wel andere, meer pro-Nederlandse, leiders zouden komen?

Delprat, in zijn memoires, bevestigt impliciet deze ambivalente houding: "Bij de KPM gold vanaf 1952 steeds de gedachte dat, aangezien de R.I. er naar zei te streven in een periode van tien jaar de inter-insulaire kustvaart door een staatsrederij te kunnen overnemen, zij er rekening mee moest houden dat aan het einde van die termijn de particuliere exploitatie door de KPM niet alleen overbodig geworden zou zijn, maar ook niet langer toegestaan zou worden. De KPM wist dat ook met een dergelijke beleidslijn van een langzame liquidatie van haar archipelbedrijf vooralsnog geen sprake kon zijn. Daarvoor waren de plannen van de R.I. te vaag en hun uitvoering te onzeker; de KPM was teveel met het land verbonden om haar bedrijf - er was geen sprake van dat elders een vervanger zich zou aanbieden - te gaan afbreken..... De Raad van Bestuur legde tegelijkertijd vast, dat het aanbouwprogramma voortaan rekening moest houden zowel met de eisen van het inter-insulaire bedrijf als met de mogelijkheden welke zich buiten Indonesië aanboden..... Verdere stijging van het aandeel der nationale scheepvaart - Djakarta schatte het Indonesische aandeel in het vervoer op 1 tegenover 3 van de KPM - leek de directie niet waarschijnlijk. Gedachtig aan de traditionele taak van de KPM waarschuwde Djakarta Amsterdam voor een te snelle afvoer van de onder haar beheer staande schepen". (27)

De na-oorlogse geschiedenis van de KPM in Indonesië lijkt te worden gekenmerkt door het ontbreken van een realistische visie met betrekking tot een rolverdeling in overeenstemming met de nieuwe staatkundige werkelijkheid. Die rolverdeling had logischerwijs als volgt moeten zijn: de controle over de inter-insulaire verbindingen en de daarvoor noodzakelijke bedrijfsmiddelen in nationale handen, het leveren van de in Indonesië ontbrekende elementen kapitaal en kennis door Nederland. Speelden ook hier emotionele factoren een rol? Kon de toenmalige KPM-generatie mentaal de nieuwe situatie niet zo snel verwerken?

Voor wie deze periode meebeleefd hebben klinkt dit niet onwaarschijnlijk. Er is een duidelijke parallel met de houding van de Nederlandse regering ten opzichte van Nieuw-Guinea: in beide gevallen halfslachtige dekolonisatie.

8. De KPM en de Nederlandse Regering: Wie bespeelde Wie?

Welke rol speelde de Nederlandse regering in het Indonesianisatieproces van de KPM? Het is niet geheel duidelijk, en er zijn enkel intrigerende vragen.

Reeds bij de voorbereidingen voor de Rondetafelconferentie in 1949 kwam de KPM op een wat merkwaardige manier ter sprake. De toenmalige Minister van Overzeese Gebiedsdelen, Van Maarseveen, bracht als argument voor het vasthouden aan de soevereiniteit over Nieuw-Guinea naar voren dat het voor de KPM van belang was om over de havens van Nieuw-Guinea te kunnen beschikken. (28) Merkwaardig, omdat voor lading- en passagiersvervoer deze havens nauwelijks van enig belang waren ten opzichte van de rest van het vervoer in de archipel. Werd er hier wellicht gedoeld op de mogelijkheid om voor de KPM een thuisbasis in de regio te verzekeren voor het geval deze maatschappij in Indonesië niet langer welkom zou zijn? Ook dan blijft het nog merkwaardig. Wat zou in dat geval de waarde van zo'n thuisbasis geweest zijn? Het is moeilijk aan te nemen dat dit argument zonder medeweten van de KPM werd gehanteerd, of, sterker gezegd, niet uit de koker van de KPM afkomstig was. Voerde de KPM een lobbycampagne voor het behoud van Nieuw-Guinea? Delprat zwijgt erover.

Het is wel duidelijk dat de Nederlandse regering, ongetwijfeld met een duwtje in de rug van de KPM, op de Rondetafelconferentie de positie van de KPM trachtte veilig te stellen. Dit mislukte door de houding van de Indonesische delegatie, zoals boven vermeld.

Delprat vermeldt wel dat bij de latere onderhandelingen tussen de KPM en Indonesië de Nederlandse regering tegenstander geweest zou zijn van het overdragen van de KPM (bedoeld zal zijn de inter-insulaire KPM-vloot; van het overdragen van de vennootschap, c.q. de aandelen daarvan, is nimmer sprake geweest) aan Indonesië. Hij noemt daarvoor twee argumenten, die beide niet erg overtuigend klinken, en min of meer de indruk wekken alsof de KPM zich voor haar "behoudend" beleid achter de Nederlandse regering trachtte te verschuilen. (29)

Het eerste argument was dat de Koninklijke Marine over de schepen van de KPM wenste te kunnen blijven beschikken. Waarvoor kon de KM de KPM-schepen nodig hebben? Uiteraard is het hebben van een nationale koopvaardijvloot een belangrijke rechtvaardiging voor het bestaan van de marine, maar we willen niet aannemen dat dit de reden is geweest. Voor de eventuele verdediging van Nieuw-Guinea? Daarmee zou de KPM een instrument zijn geworden in een opkomend conflict, en dat had de KPM nooit mogen accepteren. Of voor de verdediging van het moederland en haar bondgenoten? De archipelvloot zou daarvoor, mede gezien haar locatie, van weinig waarde zijn geweest.

Maar bovendien: een koopvaardijvloot bestaat bij de gratie van de commercie, en het is niet aannemelijk dat de KPM zich bij het uitzetten van een door haar juist geachte commerciële koers zou laten hinderen door overwegingen van landsverdediging, tenzij tegen behoorlijke vergoeding.

Het tweede argument verwoordt Delprat als volgt: "Voorts had het Departement van Financiën in Den Haag overwegende bezwaren tegen de overdracht der KPM aan de nieuwe vennootschap op de reeds genoemde voorwaarden. De financiële positie van Indonesië was ten tijde van de soevereiniteitsoverdracht al zwak; voorzien werd dat dit nog erger zou worden. Tegenover de Nederlandse belastingbetaler zou de overgang uit het deviezenvermogen van ons land naar dat van Indonesië zonder enige zekerheid van betaling noch mogelijkheid van regres niet te verdedigen zijn geweest". In de eerste plaats doet het wat vreemd aan dat de KPM schepen tot het Nederlandse deviezenvermogen (= Nederlandse vorderingen op en bezittingen in het buitenland) werden gerekend. Het was gewoon binnenlands vermogen. Maar afgezien daarvan, de schepen werden toch niet cadeau gegeven aan Indonesië? Er zou in plaats van de schepen een ander bezit zijn ontstaan (schuldvordering of aandelenkapitaal), bij een goede transactie in principe gelijkwaardig. Inderdaad speelde de solvabiliteit (voornamelijk samenhangend met de economische vooruitzichten) van Indonesië een rol, maar was dat ook zonder overdracht van de schepen al niet het geval? De KPM zat toch al economisch vastgebakken aan Indonesië. En wat had de Nederlandse belastingbetaler er mee te maken? De KPM was toch 100% particulier bezit? Of vroeg men van de Nederlandse staat een garantie voor de correcte nakoming van de Indonesische verplichtingen? Daarvan blijkt nergens iets.

Er kan niet aan de indruk worden ontkomen dat deze bezwaren meer door de KPM zijn gesouffleerd dan door de regering ernstig gemeend zijn.

Een veel ernstiger betrokkenheid van de Nederlandse regering wordt gesuggereerd door De Geus. (30) Hij vermeldt namelijk dat de Nederlandse regering de KPM-vloot, als instrument voor de zo vitale inter-insulaire zeeverbindingen in Indonesië, steeds als een troef heeft beschouwd: door te dreigen met terugtrekking hoopte men de Indonesiërs in voorkomend geval onder druk te kunnen zetten. Indien deze bewering juist is (De Geus noemt geen bron) zou dit aan de verhouding tussen de KPM en Indonesië een politieke dimensie verlenen die enkele belangrijke implicaties zou hebben:

- de Nederlandse regering zou bereid zijn dezelfde pressiemiddelen, namelijk het toebrengen van economische schade, toe te passen die zij later Indonesië kwalijk nam;
- in het conflict om Nieuw-Guinea werd de KPM ook van Nederlandse zijde, en zelfs vóór dat dit van Indonesische zijde gebeurde, als potentieel strijdmiddel beschouwd; indien de KPM zich dit bewust was, zal zij ook de consequenties daarvan hebben moeten inzien en aanvaarden;
- de Indonesische politiek tot het hebben van een nationale inter-insulaire vloot wordt er temeer door gerechtvaardigd.

Het is aan enige twijfel onderhevig of de gedachte de KPM als pressiemiddel te gebruiken ooit serieus bij de Nederlandse regering heeft gespeeld. In ieder geval zou het, naar de historie heeft geleerd, een ondeugdelijk middel zijn geweest. (31)

9. De Pelni: Ontoereikend Alternatief.

De Indonesische troefkaart in het spel om de inter-insulaire zeeverbindingen was de nationale staatsrederij Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI). Hoe ver was de PELNI in haar ontwikkeling toen de KPM verdreven werd? Was zij in staat de rol van de KPM over te nemen? (32)

De ontwikkeling van een Indonesische koopvaardijvloot, zij het aanvankelijk met minisleepjes, was, met medewerking van de KPM, in gang gezet door de Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit (SGS). Na het afbreken van de onderhandelingen met de KPM in 1950 zette de Indonesische Regering aanvankelijk deze vorm van opbouwen van een nationale vloot voort. In september 1950 richtte zij de Pemilikan Pusat Kapal-Kapal (PEPUSKA) op om de rol van de SGS over te nemen. De SGS werd in maart 1951 ontbonden en droeg haar bezittingen (aandeelhouderschap in lokale rederijtjes en aan deze rederijtjes vercharterde sleepjes) over aan de PEPUSKA. De aan de KPM toebehorende na de oorlog gebouwde sleepjes, de zgn. Be- en Ta-boten, werden evenwel niet overgedragen, doch bleven wel in charter bij de lokale rederijtjes. (Deze sleepjes zijn in 1953 verkocht aan de Pelni).

De PEPUSKA breidde haar activiteiten snel uit. Zij kocht een dertiental schepen die groot genoeg waren om de KPM te kunnen beconcurreren. Verder was zij betrokken bij de oprichting in 1951 van twee nieuwe lokale rederijen (P.T. Perperin in Surabaya en P.T. Kalimantan in Bandjarmasin). Toen in datzelfde jaar de Amerikaanse regering 45 scheepsdieselmotoren voor Indonesië financierde begon PEPUSKA onderhandelingen met Europese werven voor de bouw van een gelijk aantal coasters. De contracten werden afgesloten in januari 1952.

De bedoeling van PEPUSKA was aanvankelijk om, met regeringssteun, de ontwikkeling van particuliere Indonesische rederijen te bevorderen. Zij mocht niet zelf sleepvaart uitoefenen. Haar schepen werden vercharterd aan de, inmiddels vijf, particuliere sleepvaartmaatschappijtjes. Deze floreerden redelijk, doch PEPUSKA leed zware financiële verliezen.

Hoewel de beslissing tot oprichting van een staatrederij al in december 1950 was genomen, duurde het nog tot april 1952 voordat de Pelni daadwerkelijk werd opgericht. Pelni nam alle bezittingen van PEPUSKA over, bestaande o.m. uit 17 sleepjes afkomstig uit de SGS (die in charter bleven bij de particuliere rederijen), 13 aangekochte tweedehands schepen, en de contracten voor de bouw

van de 45 coasters. In tegenstelling tot Pepuska ging de Pelni wel zelf schepen exploiteren, en hiermee begon dus in feite het proces van geleidelijke verdringing van de KPM.

De 45 coasters werden opgeleverd tussen 1953 en 1955, en in de daarop volgende twee jaren verwierf de Pelni nog haar vlaggenschip de Tampomas en 5 kleinere vracht/passagiersschepen (alle zes in Nederland gebouwd). Na protesten van de particuliere rederijen, die wel het monopolie van de KPM beëindigd wensten te zien doch niet gecharmeerd waren van een daarvoor in de plaats komende sterke staatsconcurrent, werden van de 45 coasters er 23 overgedragen, op gemakkelijke betalingsvoorwaarden, aan de particuliere rederijen. Verder waren er 3 inmiddels vergaan. In 1957, het jaar waarin de KPM gedwongen werd zijn diensten te staken, beschikte de Pelni dus over een vloot van 38 schepen, met een totale tonnage van 30.500 BRT. Daarnaast had zij nog eens 18.900 BRT in charter, in totaal dus 49.400 BRT.

In datzelfde jaar had de KPM 75 schepen in emplooi in Indonesië, met een totale tonnage van plm. 133.000 BRT. Van de door de KPM en de Pelni gezamenlijk vervoerde lading nam de Pelni in 1956 26% voor haar rekening, en in 1957 (in welk jaar de KPM in feite slechts 11 maanden actief was) 31%. Na een bestaan van slechts 5 jaar was dit voor de Pelni geen slecht resultaat, en er kan dan ook zeker niet gesteld worden, zoals Delprat doet (33), dat de Pelni als concurrent voor de KPM weinig heeft betekend. Hierbij moet opgemerkt worden dat de Pelni geleidelijk het merendeel van de door de regering gecontroleerde lading kreeg, en dat voorts 25% van haar vloot was ingezet op de verbindingen met Singapore, aantrekkelijk vanwege de vreemde valuta-inkomsten en de ruimere "manipulatiemogelijkheden". Van het aantal vervoerde passagiers nam de Pelni in 1956 slechts 6% voor haar rekening. In 1957 was dit aandeel, door het in de vaart komen van de Tampomas en 5 andere passagiersschepen, gegroeid tot ongeveer 12 %.

Al deze cijfers zijn een voldoende indicatie dat de verdrijving van de KPM eind 1957 nog uiterst prematuur was, en zeker niet gebaseerd op rationele overwegingen.

Financieel is de Pelni nimmer een succes geweest. Reeds in het eerste jaar van haar bestaan boekte zij een aanzienlijk verlies. In elk der volgende jaren was het verlies groter. Bijdragen uit de staatsbegroting waren voortdurend nodig om de Pelni boven water te houden. Aan het maken van winst werd door de Indonesische regering destijds geen hoge prioriteit toegekend. De Pelni was in de eerste plaats een "alat pemerintah" (instrument voor allerlei regeringsdiensten, inclusief militaire, en inclusief de vervanging van de KPM in de inter-insulaire zeeverbindingen).

Wegens het tekort aan Indonesische officieren voer de Pelni, ook nog in 1957 met een groot aantal buitenlandse officieren, waaronder ook vele Nederlanders. Het is tekenend voor het irrationele van de gebeurtenissen in december 1957 dat toen alle Nederlandse officieren van de Pelni-schepen werden verwijderd en een tijd lang, tot hun ontslag, werkloos aan de wal werden ondergebracht. Terwijl juist toen de Pelni-schepen zo hard nodig waren!

10. Vier Maanden Impasse.

De "overname" van de KPM, duidelijk in de vorm van een van te voren beraamde "overval", (34) door leiders van de sterk links georiënteerde vakbond KBKI, met hoogstwaarschijnlijk steun van president Soekarno, kwam toch nog als een verrassing. Ondanks de voorafgaande dreigingen lag een dergelijke fatale "ingreep" niet in de lijn der verwachtingen van rationeel denkende mensen.

Wat gebeurde er precies? Na de algemene staking in Nederlandse bedrijven op 2 december 1957 werd op 3 december het werk ogenschijnlijk normaal hervat. Echter, op de ochtend van die dag ging een aantal vakbondsbestuurders uit het Indonesische KPM-personeel de kamer van de president-directeur binnen en eiste van de directie de "overgave" van het bedrijf. Wat men daarmee bedoelde was duidelijk méér dan een "bedrijfsbezetting" met het doel de directie tot bepaalde concessies te dwingen. Men wenste "het bedrijf" en de gehele leiding daarvan over te nemen. Dit bleek nog eens duidelijk toen in de loop van de dag alle Nederlandse chefs van hun plaats werden verwijderd en vervangen door Indonesische werknemers (in een aantal gevallen wel met een zeer duidelijke aarzeling, om niet te zeggen tegenzin, van de kant van de nieuwe Indonesische chefs).

De directie weigerde uiteraard de overgave. Al spoedig bleek echter dat op dat moment de Indonesische militaire en/of civiele autoriteiten niet van zins waren om in te grijpen. Ook de Nederlandse diplomatieke vertegenwoordiging kon niets uitrichten. Daarmee stond de directie vrijwel machteloos. Men slaagde er wel in om via de Nederlandse diplomatieke vertegenwoordiging de directie in Amsterdam in te lichten. In de namiddag van dezelfde dag werd vanuit Amsterdam via Singapore aan alle op zee zijnde schepen in de archipel een afgesproken codewoord ("Wai") geseind, op ontvangst waarvan de gezagvoerders een aan boord aanwezige verzegelde envelop met instructies moesten openen. De instructie luidde: opstomen naar een haven buiten Indonesië. (35) Een aantal schepen kon aan de instructie geen gevolg geven omdat de kapiteins door Indonesische opvarenden werden gedwongen naar Indonesische havens te varen. Uiteindelijk kwamen er 40 schepen in Indonesische havens te liggen. (36)

De overname had tot gevolg dat onmiddellijk het gehele inter-insulaire bedrijf van de KPM tot stilstand kwam, inclusief de verbindingen met Singapore en Penang.

Behalve de 40 in Indonesische havens vastgehouden schepen kwamen er daardoor ook nog een 35-tal KPM-schepen in Singapore stil te liggen. (De verbinding tussen Singapore en Nieuw-Guinea bleef doorgaan).

Welke verwachtingen hadden de aanstichters van de overval? Het is niet geheel duidelijk, maar er zijn drie mogelijkheden denkbaar:

- zij hadden geen verder doel dan het om politieke redenen beschadigen van Nederlandse belangen, en daarbij nauwelijks oog voor of interesse in de enorme schade die door het stilleggen van de verbindingen toegebracht werd aan de Indonesische economie;
- zij verwachtten dat de acties op zeer korte termijn Nederland tot concessies inzake Nieuw-Guinea zouden bewegen, waarna de verbindingen weer hersteld zouden worden;
- zij verwachtten het bedrijf onder Indonesische leiding te kunnen voortzetten, onder confiscatie van de vloot.

Een aanwijzing voor de laatstgenoemde mogelijkheid is dat er voor de Nederlandse diensthoofden en afdelingschefs onmiddellijk Indonesische vervangers werden "aangesteld". Maar dit kan ook een min of meer vanzelfsprekend bestanddeel van de "overname" zijn geweest. De eerstgenoemde mogelijkheid vertegenwoordigt waarschijnlijk de denkwereld van president Soekarno, de tweede de hoop van de Indonesische regering, en de derde de verwachting van de vakbondsleiders die de overname hadden beraamd en gepleegd.

Wel volgde er enkele dagen later een zekere mate van ingrijpen door de regering. Eerst kwam er, op 5 december, een uitvaartverbod voor alle in Indonesische havens liggende KPM-schepen. De bedoeling van dit verbod (dat overigens vrij overbodig was omdat de schepen door de vakbondsacties toch al vast lagen) is niet geheel duidelijk. Het kan zijn dat men de KPM-schepen voor Indonesië wilde behouden, als reactie op het uitwijken van een aantal andere schepen. Het kan ook zijn dat men hiermee de pressie op de Nederlandse regering wilde benadrukken. Op 6 december 1957 werd formeel de tijdelijke onder-beheerstelling van de KPM afgekondigd door de Minister van Scheepvaart. Het was nadrukkelijk geen nationalisatie. (37) Er werd een managementcommissie aangesteld, waarin de strijdkrachten sterk vertegenwoordigd waren. De vakbondsleiders kregen een adviseursrol. Daarmee was de zaak formeel gelegitimeerd, maar er werd niets gedaan om het bedrijf weer aan de gang te krijgen.

Het was kennelijk voor velen een verrassing toen bleek dat de KPM-vloot tegen inbeslagneming (anders dan door de overheid van het land van de vlag)

verzekerd was, en dat assuradeuren tot uitkering verplicht waren zodra de inbeslagneming 4 maanden zou hebben geduurd. Er is wel gesuggereerd dat de KPM, met een vooruitziende blik, de betreffende clause niet lang tevoren doelbewust in de polis had laten opnemen, doch dit is niet juist.

Het betrof een standaardclause in de reeds lang bestaande molestpolis, waarvan verzekeraars 44 zich de draagwijdte voordien waarschijnlijk nauwelijks gerealiseerd hadden. Wel had de KPM een jaar tevoren het eigen risicoaandeel in deze verzekering herverzekerd. In ieder geval betekende het bekend worden van de verzekering een verschuiving in de krachtsverhoudingen tussen de KPM en de Indonesische regering: de positie van de regering werd zwakker en die van de KPM, naar het leek, sterker.

De gehele situatie in de eerste helft van december 1957 leek dusdanig bedreigend dat reeds vóór Kerstmis van dat jaar nagenoeg alle in Indonesië aanwezige gezinnen van het uitgezonden wal- en varend personeel werden geëvacueerd naar Singapore, en vandaar voor het grootste deel naar Nederland. Ook een aantal leden van het uitgezonden wal- en varend personeel verlieten geleidelijk Indonesië voor tewerkstelling elders. En ook een aantal vertrok met verlof naar Nederland, hetgeen in feite ontslag betekende. Voor het achtergebleven deel van het uitgezonden personeel, zowel wal- als varend, brak een tijd van afwachten en werkeloosheid aan. Deze "skeleton staff" diende stand-by te blijven voor het geval er een keer ten goede in de situatie mocht komen. In ieder geval moest men de vier maanden wachttijd voor de verzekering "uitzitten". Het was wel een tijd van grote onzekerheid voor wat betreft baan en toekomst, en dit gold uiteraard ook voor de 10.000 Indonesische personeelsleden. Er was weinig optimisme. Een gevleugeld woord in die dagen: "We hebben een goede toekomst achter de rug". (38)

Dat men aan Indonesische kant toch ook bepaald niet gelukkig was met de ontstane situatie, en wellicht nog enige hoop op herstel koesterde, moge blijken uit het feit dat bij besluit van de Minister van Scheepvaart van 21 januari 1958 het comité van de oorspronkelijke actievoerders werd ontbonden en de leden naar hun vroegere posten werden teruggestuurd. Er werd een nieuwe militaire beheerscommissie ingesteld en alle besluiten van het oude comité werden nietig verklaard, waaronder de aanstelling van de Indonesische afdelingschefs. Aan de voormalige Nederlandse chefs werd de vraag gesteld wie van het Indonesische personeel naar hun mening geschikt was voor een chefs functie. De dag daarop werden de nog aanwezige Nederlandse personeelsleden tot adviseur aangesteld (mogelijk ook om daarmee de doorbetaling van het lokale deel van hun salaris te legitimeren). Was dit een poging om te redden wat er nog te redden viel? Er viel evenwel weinig te adviseren, noch te redden. Op 8 februari 1958 werden de nieuwe Indonesische chefs aangesteld.

Kort tevoren, op 13 januari 1958, had de KPM een voorstel gedaan om de schepen te verhuren aan een nieuw op te richten maatschappij met een Indonesische meerderheidsdeelneming, waarin ook het gehele walbedrijf zou worden ondergebracht. (39)

Er werd niet op gereageerd. Politiek gezin niet onbegrijpelijk, omdat het geen enkele concessie op het politieke vlak inhield (t.a.v. Nieuw-Guinea) en met het aannemen ervan een vermeend drukmiddel zou wegvallen. Maar rationeel gezien toch onverstandig. Op dat moment waren de Indonesische autoriteiten al druk bezig te trachten in het buitenland schepen te charteren voor de inter-insulaire verbindingen, o.a. in Rusland (de kansen in de Westerse landen waren waarschijnlijk niet zo groot gezien de onduidelijke situatie met betrekking tot de verzekering). Wat lag meer voor de hand dan de KPM-schepen te nemen, veruit de meest geëigende schepen voor het doel, en bovendien konden daarmee Indonesische bemanningen hun broodwinning behouden. Helaas speelden kennelijk toch politieke motieven (en de vrees voor gezichtsverlies?) de hoofdrol. Overigens trok de KPM haar voorstel weer in toen twee maanden later het gerucht opdook dat de Indonesische regering de schepen wilde vrijlaten. Men was bang dat Indonesië het voorstel alsnog zou aanvaarden om vervolgens met de schepen troepen te vervoeren naar het opstandige West-Sumatra. (40)

Het klimaat voor onderhandelingen was in die vier maanden zeker niet gunstig. Naast de geenszins verbeterende situatie in het politieke conflict tussen Nederland en Indonesië had de Indonesische regering ook nog te maken met opstanden in Noord- en West-Sumatra en Noord-Sulawesi die met militair optreden onderdrukt werden.

De uiteindelijk door de Indonesische autoriteiten, onder zware druk van assuradeuren (die voor een schade-uitkering van 117 miljoen gulden stonden, in die tijd een catastrofe!), gekozen uitweg, namelijk het vrijgeven van de vastgehouden schepen, gepaard met een verbod voor de KPM om nog verder de inter-insulaire vaart in Indonesië uit te oefenen (regeringsbesluit van 20 maart 1958), leek aan Indonesische kant het best mogelijke compromis tussen verstand en sentiment. Het verbod tot het verder uitoefenen van de inter-insulaire vaart, hoe schadelijk ook voor het land, was kennelijk nodig om al te groot gezichtsverlies te voorkomen.

Wat men uiteindelijk had gewonnen was een aantal bezittingen op de wal (in september 1960 met terugwerkende kracht tot 3 december 1957 officieel genationaliseerd), geen schepen, ontworpen zeeverbindingen, en 10.000 lokale KPM-werknemers zonder werk, die door de Pelni gedwongen in dienst werden genomen, en sindsdien voor de Pelni een enorme financiële last vormden. En natuurlijk de voldoening, althans bij sommigen, aan Nederlandse belangen een flinke slag te hebben toegebracht, waarmee overigens het beoogde doel niet werd bereikt.

11. Uittocht en Verdere Ontbinding.

De KPM was bepaald ook geen winnaar. De uittocht van de vloot bleek een uitvaart te zijn, gevolgd door langzame ontbinding.

De uittocht op zichzelf was overigens een niet geringe prestatie, als het ware een laatste opflukking van het oude KPM-vuur. De Indonesische regering verlangde aanvankelijk dat de Indonesische bemanningen aan boord zouden blijven tot de plaats van bestemming (Singapore), doch de KPM weigerde dit; zij wenste niet uit te varen met bemanningen die, althans gedeeltelijk, vier maanden eerder muiterij hadden gepleegd door op zee zijnde schepen te dwingen naar een Indonesische haven te varen. De schepen moesten derhalve bemand worden met de nautische en technische officieren en de leden van het walpersoneel die de vier maanden wachttijd hadden "uitgezeten". Het aantal beschikbare officieren was zo minimaal dat een zestal schepen niet bemand kon worden en door andere schepen moest worden gesleept. Uiteraard waren de schepen, na vier maanden stilliggen, ook niet meer in optimale conditie. En voor de "walslurpen" was het een nieuwe ervaring om als roerganger, kok of runner te fungeren. Niettemin slaagde de gehele operatie wonderwel, en op 8 april 1958 waren alle 34 vrijgegeven schepen, afkomstig uit Tandjong Priok, Surabaya, Makassar, Ambon, Pontianak, Palembang en Belawan, in Singapore (41). Als laatste liep de Kaimana, het "commandoschip" voor de gehele operatie, Singapore binnen. Tijdens de operatie was de Nederlandse marine stand-by om indien nodig bijstand en bescherming te verlenen. Het was niet nodig, maar het betekende wel enige morele steun voor de opvarenden. (42)

Toen kwam de afgang. Meer dan driekwart van het uitgezonden walpersoneel werd ontslagen. Van de officieren gingen er een aantal versneld met pensioen. In plaats van een fors bedrag aan verzekeringspenningen kreeg de KPM 34 schepen terug die nauwelijks elders lonend emplooi zouden kunnen vinden, en daarnaast zat men met nog eens 43 schepen die eveneens voor het grootste deel werkeloos bleven. Van deze 77 schepen waren er binnen twee jaar 55 verkocht (waarvan slechts 11 voor de sloop).

Van de overige 22 schepen onderhielden er drie nog een aantal jaren de verbinding tussen Singapore en Nieuw-Guinea, totdat met de oplossing van het geschil tussen Nederland en Indonesië om dit gebied in 1963 ook aan deze vaart een einde kwam. De drie schepen werden aan Indonesië verkocht.

Met het restant van de vloot heeft de KPM nog getracht een aantal nieuwe lijndiensten elders op te zetten, doch zonder blijvend succes. Op 1 januari 1967, bij de fusie met de KJCPL, kwam er definitief een einde aan het zelfstandig voortbestaan van de KPM. Doch toen was het allang niet meer de oude vertrouwde Paketvaart. Die ging al op 3 december 1957 ter ziele. (43)

12. De Inter-insulaire Scheepvaart na de KPM.

Hoe verging het de inter-insulaire scheepvaart in Indonesië na de verdrijving van de KPM? Het zou te ver voeren om in dit verband daarop uitvoerig in te gaan. Daarom slechts enkele opmerkingen daarover, om de mogelijk bij sommigen bestaande nieuwsgierigheid op dat punt te bevredigen. (44)

Dat, met het wegvallen van de KPM-vloot, het inter-insulaire ladingvervoer drastisch terugviel, was onvermijdelijk. Het heeft 10 jaar geduurd voordat dit vervoer terug was op het peil van 1956 van ongeveer 4 miljoen ton. Bij een redelijke groei van de economie had het toen zeker 6 miljoen ton moeten zijn.

Heel anders ging het met de beschikbare tonnage. Bedroeg deze in 1957 ongeveer 232.000 BRT, waarvan 133.000 BRT van de KPM, twee jaar later was er in totaal reeds 249.000 BRT in de vaart, en was het wegvallen van de KPM-vloot, althans in capaciteit, reeds geheel gecompenseerd. Van deze beschikbare tonnage was 44% gecharterd en 56% in eigendom. Het Pelni-aandeel in deze totale tonnage (inclusief door Pelni gecharterde schepen) bedroeg 57%.

In 1964, 7 jaar na het verdwijnen van de KPM, was de totale inter-insulaire tonnage gestegen tot 386.000 BRT, waarvan 45% voor rekening van de Pelni, en nog slechts 13% gecharterd. De snelle groei van de vloot kwam voornamelijk van nieuwbouw op Oost-Europese werven, verder door aankoop van tweedehands schepen uit Rusland, Japan, Italië en Oost-Europa, en tenslotte keerde er ook nog een dertigtal ex KPM-schepen in Indonesië terug, hetzij rechtstreeks door de KPM aan Indonesische rederijen verkocht, hetzij verkocht aan Singapore-eigenaars die ze doorverkochten aan Indonesië.

De Pelni groeide dus snel, maar de particuliere rederijen groeiden nog veel sneller, zowel in aantal als in capaciteit. Inderdaad rezen zij als paddenstoelen uit de grond. In 1963 waren er 107 inter-insulaire rederijen geregistreerd, waarachter een grote verscheidenheid aan belangen schuilging, niet uitsluitend Indonesische en ook niet uitsluitend civiele. In 1982 waren er buiten de Pelni nog 50 inter-insulaire rederijen, in grootte variërend van 800 tot 22000 BRT.

De snelle uitbreiding van de vervoerscapaciteit is in tegenspraak met het ontbreken van een overeenkomstige groei in de hoeveelheid vervoerde lading. De productiviteit van de schepen daalde dan ook aanzienlijk, door een veelheid van oorzaken, zoals:

- mindere geschiktheid van de schepen voor de inter-insulaire vaart;
- vaak gebrekkig onderhoud en zeer lange reparatieperioden, mede veroorzaakt door gebrek aan financiën als gevolg van aanhoudende verliezen;
- lange ligtijden in de havens door gebrekkige infrastructuur, stakingen, wachten op lading, bunkers, water, bureaucratie;
- lange vaartijden door aangroei, het niet onderhouden van bebakening en kustverlichting, niet meer op diepte houden van vaarwaters;
- vordering van schepen door de strijdkrachten (o.a. in 1962 voor de militaire verovering van Nieuw-Guinea!)
- hevige onderlinge concurrentie, waardoor veel halfleeg werd gevaren, gewoonlijk tegen afbraaktarieven;
- gebrekkig management.

Er kan rustig gesteld worden dat er geleidelijk aan een flinke chaos ontstond, die de regering dwong tot maatregelen, waardoor de inter-insulaire scheepvaart sinds 1964 in een soort permanente toestand van sanering verkeerde. Men kreeg hierbij naderhand hulp van de Nederlandse Regering in het kader van de ontwikkelingssamenwerking, in de vorm van een aantal teams van deskundigen die van 1968-1978 de Indonesische regering bij deze sanering adviseerden. Doordat de adviezen, vanwege de vele belangentegenstellingen en gevestigde machtsposities, slechts zeer ten dele werden opgevolgd, bleef het resultaat beperkt. Nog in 1983 constateert Dick: "By eliminating the KPM, the Indonesian Government achieved a symbolic political victory, but at the very high cost of destroying the interisland transport system. More than twenty five years later the government is still struggling to fashion a viable and efficient system to replace it". (45)

De Pelni heeft nooit meer dan 50% van het inter-insulaire vervoer voor haar rekening genomen. Dit werd naderhand officieel ook de regeringspolitiek. Het betekende wel dat Pelni moest concurreren met de particuliere rederijen, en dus geen systeem van "kruissubsidie" kon toepassen om onrendabele verbindingen te kunnen onderhouden, zoals de KPM had gedaan. Het bedienen van afgelegen eilanden met gering ladingaanbod is tot op de huidige dag een probleem voor de Indonesische regering, en de klok is dus in feite honderd jaar teruggezet.

Inmiddels is het 35 jaar later, en de strijd om een efficiënt netwerk van zeeverbindingen duurt nog steeds voort. Onlangs heeft de Indonesische regering officieel buitenlandse kapitaaldeelname in de inter-insulaire scheepvaart toegestaan. Kansen voor een nieuwe Nederlandse inbreng?

Noten:

1. De in deze beschouwing gebruikte gegevens zijn, behalve aan persoonlijke notities, briefwisseling, gesprekken en herinneringen, ontleend aan diverse bronnen genoemd in de hierna opgenomen literatuurlijst.
2. Rudy Kousbroek in NRC Handelsblad dd. 25-9-1992.
3. Zie o.a. bovengenoemd artikel in NRC Handelsblad.
4. Dick, pag. 12.
5. De Boer, bijlage 4. In de genoemde cijfers zijn niet inbegrepen de rivier- en havenvaartuigen van de KPM.
6. Smit, pag. 43. De Geus, pag. 51.
7. Van der Plas, pag. 102.
8. Pluvier, pag. 185.
9. De volgorde der gebeurtenissen is voornamelijk ontleend aan Pluvier, pag. 187-189.
10. De Geus, pag. 91: "Premier Djuanda en andere ministers gaven te kennen dat de status-quo ante zou worden hersteld zodra Nederland zich bereid zou tonen te onderhandelen over de overdracht van Nieuw-Guinea".
11. Formeel waren het toen nog geen "nationalisaties".
12. Verkuyl, pag. 9 en 10.
13. De Geus, pag. 89.
14. Zie De Geus, pag. 93/94. Er heeft zich inderdaad een zodanig geval voorgedaan, nl. het ms. Kasimbar, dat op 21 februari 1958 in Straat Makassar, varend onder Indonesisch commando (doch onder Nederlandse vlag), door Hr.Ms. Drenthe werd onderschept en opgebracht naar Nieuw-Guinea; blijkbaar niet geheel goedschiks: er wordt melding gemaakt van een treffer aan stuurboord. De Geus noemt ook nog de aanhouding en konvooiering naar Sorong door Hr.Ms. Evertsen van de KPM-schepen Swartenhondt, Kalabahi en Banjoewangi, doch deze schepen waren op eigen kracht en onder Nederlands commando ontsnapt uit Menado, gebruik makend van de daar toen aan de gang zijnde opstand tegen de centrale regering in Jakarta.
15. De karaktertyperingen zijn voornamelijk ontleend aan Verkuyl, pag. 17.
16. De Geus, pag. 53. De Jong, pag. 1058.

17. Van der Plas, pag. 81.
18. Zie het verslag van de rechtbankzitting in de Java Bode van 24 juni 1955. Zie verder noot 24.
19. Uitvoerige bijzonderheden over de processen en over de (veronderstelde) persoonlijke rol van Soekarno daarin zijn te vinden in het in de literatuurlijst genoemde boek van H. Schmidt, het tweede belangrijke slachtoffer van de processen. Het feit dat Schmidt tot levenslang werd veroordeeld (in revisie teruggebracht tot vijf jaar) toont aan dat op vrijspraak voor Jungschläger niet te zeer had mogen worden gerekend.
20. De Jong, pag. 1058. Pluvier, pag. 176-178. Hierbij werd tevens voor geheel Indonesië de staat van oorlog en beleg afgekondigd.
21. Dick, pag. 15.
22. De verlangde aandelenverdeling van 51/49 lijkt enigszins inconsequent in verband met het feit dat juist enkele weken tevoren tussen Garuda en KLM een 50/50 verhouding was overeengekomen. Zie Dick, pag. 15.
23. Dick, pag. 13-15, verstrekt aanzienlijk meer details omtrent de inhoud van de diverse voorstellen dan Delprat, Oosterwijk en Mulder. Des te merkwaardiger is het dat Dick, die zijn onderzoek verrichtte voordat de memoires van Delprat waren verschenen, dit laatste element van het brengen van 38 schepen onder Indonesische vlag niet vermeldt. Er is verder ook geen aanwijzing welke schepen men op het oog had.
24. Dit betreft het troepenvervoer naar Ambon in 1950 ter bestrijding van de opstandige Zuid-Molukken. Voor de opstandelingen bestond in Nederland vrij veel sympathie (mede veroorzaakt door de afkeer tegen Soekarno), waardoor de KPM vanuit Nederland zeer veel kritiek voor dit troepenvervoer te verduren kreeg. De KPM werd zelfs in kort geding gedagvaard met de eis dit vervoer te staken, welke eis, doch pas in hoger beroep, niet ontvankelijk werd verklaard. De KPM stelde dat zij op grond van het Groot Archipel Contract (weliswaar reeds afgelopen in 1945, doch stilzwijgend nog nageleefd) gehouden was dit vervoer te bewerkstelligen. Kennelijk wilde de KPM destijds de stilzwijgend voortgezette naleving van het GAC niet op het spel zetten door het gevraagde vervoer te weigeren. Naderhand verschenen er van Indonesische zijde rapporten waarin de KPM er van werd beschuldigd de troepentransporten opzettelijk te hebben vertraagd.
25. Delprat, pag. 258 en 260. Oosterwijk, pag. 106.
26. Bij de overname in december 1957 was er in Kebayoran nog een complex woningen voor uitgezonden personeel in aanbouw.
27. Delprat, pag. 263 en 264.
28. De Geus, pag. 47. .
29. Delprat, pag. 259.

30. De Geus, pag. 90.
31. De gedachte dat de KPM-vloot door de Nederlandse regering als pressiemiddel op de Indonesische regering zou kunnen worden gebruikt, leefde blijkbaar ook bij anderen, zie Schmidt, pag. 135 en pag. 230.
32. De gegevens voor dit hoofdstuk zijn, behalve uit eigen notities, voornamelijk ontleend aan Dick, pag. 16-22 en pag. 83-95.
33. Delprat, pag. 252.
34. Dat de acties zorgvuldig waren voorbereid wordt bevestigd door Schmidt (pag. 230), die (nota bene in de gevangenis!) weken tevoren al bij geruchte van de "zogenaamde spontane uitbarsting van haat tegen de Nederlanders" had vernomen. Drie weken vóór de overval op de KPM schreef Schmidt in een brief naar Nederland: "Laat men er voor zorgen dat in de komende kritieke dagen zoveel mogelijk KPM-schepen in de vaart zijn. De schepen die in de havens liggen zullen in beslag genomen worden."
35. De Geus, pag. 90, vermeldt dat de opdracht op te stomen naar een haven buiten de archipel werd gegeven "buiten medeweten van de Nederlandse Regering" en koppelt dit aan het feit dat de Nederlandse regering de KPM-vloot als een troef ten opzichte van Indonesië beschouwde. Het is duidelijk dat in de gegeven situatie de "troef", indien al bestaand, zijn waarde geheel had verloren. Toestemming van de Nederlandse regering was dus in het geheel niet relevant.
36. De Geus, pag. 90, geeft een afwijkende lezing van de gebeurtenissen. Hij doet het namelijk voorkomen alsof de KPM in Jakarta reeds op 2 december 1957, dus de dag vóór de overname, de schepen opdracht gaf om naar havens buiten de archipel te varen, en dat de vakbond SOBSI daarop reageerde door (de volgende dag) het hoofdkantoor van de KPM "over te nemen". Deze lezing is dus onjuist. De opdracht aan de schepen was afkomstig van de Directie van de KPM in Amsterdam en werd in de late namiddag van 3 december, dus na de overval, via de radio van één van de op de rede van Singapore ten anker liggende schepen uitgezonden.
37. Nationalisatie van de schepen zou trouwens juridisch niet mogelijk zijn geweest. Schepen vormen namelijk, behalve bezit, ook territorium van het land welks vlag het schip voert, en grondgebied "nationaliseert" men niet. Overigens veronderstelt nationalisatie inbezitneming tegen compensatie. Het ging in het onderhavige geval in feite om (al dan niet) confiscatie. Dat men ook dit niet bedoelde wordt aangegeven door aan de onderbeheerstelling het woord "tijdelijk" toe te voegen.
38. Niet allen brachten de wachttijd in ledigheid door. Het uitgezonden personeel van de afdeling Comptabiliteit achtte het haar taak de financiële administratie en de achterliggende documentatie zoveel mogelijk naar Singapore (en later naar Amsterdam) over te brengen, om tenminste de KPM in staat te stellen haar buiten Indonesië verrekenbare vorderingen te incasseren, en de waarde te bepalen van het in beslag genomen deel van het bedrijf (voor een eventuele toekomstige claim op Indonesië). De overbrenging is, zij het vaak met kunst- en vliegwerk, goeddeels gelukt. Van Indonesische zijde werd daarbij weinig tegenwerking (maar ook geen medewerking) ondervonden.

39. Delprat, pag. 269.
40. Delprat, pag. 269-270. Troepenvervoer met een KPM-schip had zich overigens reeds voorgedaan. Eind januari 1958 werd het ms. Van Riebeeck, liggende in Belawan, door de militaire autoriteiten gevorderd voor het brengen van troepen en materieel naar Padang, vanwaar het met een lading cement via Sigli terugkeerde naar Belawan. Het schip voer met de eigen Nederlandse officieren, maar wel met een militaire bewaking, ook op de terugreis.
41. Van de 40 aanvankelijk vastgehouden schepen was er één onderschept door de Nederlandse marine en opgebracht naar Nieuw-Guinea, en drie waren er uit Menado ontsnapt (zie noot 14). Twee schepen konden vanwege de militaire situatie op Sumatra niet worden vrijgegeven (ss. Both in Padang en ms. Sungei Deli in Rengat) en gingen verloren. Per saldo werden er dus 34 schepen vrijgegeven, die op 30 en 31 maart en 1 en 2 april 1958 de diverse Indonesische havens verlieten, juist nog binnen de voor de verzekering geldende periode van vier maanden na 3 december 1957.
42. Hr. Ms. Groningen verleende assistentie door het uitlenen van eigen en het overbrengen van KPM-bemanningsleden voor enkele zwaar onderbemande schepen, een en ander uiteraard op volle zee.
43. Het gaat hier uitsluitend om de "interinsulaire" KPM. Daarnaast had de vennootschap, als gevolg van afsplitsing en diversificatie sinds 1947, nog een aantal andere schepen en belangen, die niet of nauwelijks schade ondervonden van de verdrijving uit Indonesië, maar op den duur ook niet de KPM als zelfstandig bedrijf in stand hebben kunnen houden.
44. De gegevens zijn, behalve uit eigen waarneming en notities, voornamelijk ontleend aan het werk van H.W. Dick, genoemd in de literatuurlijst.
45. Dick, pag. 25.

Lijst van geraadpleegde literatuur.

- Boer, Dr. M.G. de, en Dr. J.C. Westerman, Een Halve Eeuw Paketvaart (1941).
- Delprat, D.A., De Reeder schrijft zijn Journaal (1983).
- Dick, H.W., The Indonesian Interisland Shipping Industry, An Analysis of Competition and Regulation (Singapore 1987).
- Geus, Dr. P.B.R. de, De Nieuw-Guinea Kwestie, Aspecten van Buitenlands Beleid en Militaire Macht (1984).
- Jong, Dr. L. de, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 12 (1988).
- Mulder, A.J.J., Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Wel en Wee van een Indische Rederij (1991).
- Oosterwijk, Bram, Op Eén Koers (Geschiedenis Nedlloyd, 1987).
- Plas, M. van der, Luns: Ik herinner mij..... (1971).
- Pluvier, Jan, Indonesië, Kolonialisme, Onafhankelijkheid, Neo-Kolonialisme (1978).
- Schmidt, H., In de Greep van Soekarno (1961).
- Smit, Mr. Dr. C., De Dekolonisatie van Indonesië (1978).
- Verkuyl, Prof. Dr. J., Indonesië, Onze meest nabije Naaste in Azië (1974).

Deel 2.

DE LAATSTE MAANDEN VAN DE KONINKLIJKE PAKETVAART- MAATSCHAPPIJ IN INDONESIË. PERSOONLIJKE HERINNERINGEN.

1. IMPRESSIES VAN EEN WAARNEMER.

(M. Sonnenberg)

Een roerige periode was het reeds begin april 1957. De voor de bedrijfsvoering noodzakelijke maandelijkse transfers van de KPM naar Amsterdam waren even zovele doornen in het oog van de Indonesische Regering. Toen de KPM aankondigde haar tarieven fors te moeten verhogen als de op 27 juni 1957 ingevoerde zogenaamde "BE-regeling" (een verkapte koersverhoging van de gulden ten opzichte van de rupiah) ook op onze transfers van toepassing was, verlangde de Monetaire Raad nadere uitleg. Ik gaf een uiteenzetting die zonder dat ik dat wist op de band werd opgenomen en de volgende dag uitvoerig in de krant verscheen. Ik voelde mij bedrogen en vroeg mij af of ik er goed aan had gedaan open kaart te spelen.

De maand december was een tumultueuze maand. Op 3 december weerklonk een rauwe kreet en drongen vakbondsleiders de directiekamer binnen om aan de daar aanwezige directieleden (de heren De Geus, Brand en Ter Braake) de eis voor te leggen dat de KPM aan de Indonesische werknemers moest worden overgedragen. Hier is het ook van gekomen. Indonesisch personeel ging, onwennig, de chefsplaatsen innemen.

Vrouw en kinderen evacueerden op 21 december uit Indonesië. Zij stapten in de KPM-bus die hen naar Tandjong Priok (ms. "Tjiwangi") zou brengen. Nog wat zoenen en groeten, en dan stond je alleen bij het huis waarop de leuzen "Andjing belanda pergi" en "Usir belanda dari Irian Barat" waren geklad.

Beklemmend en bizar werd de situatie toen de heer Krul (die kort tevoren van Europees verlof was teruggekeerd om de leiding van de afdeling Comptabiliteit weer van mij over te nemen) enkele dagen voor Kerst 1957 om volstrekt onduidelijke redenen werd opgepakt en in de gevangenis gezet. Eerste zorg was nu hem van (bij)voedsel, pyama en toiletgeroi te voorzien. Disse zorgde voorzo-

ver dat mogelijk was voor het contact. Op oudejaarsavond, even onverwacht als hij was opgesloten, werd Krul weer vrijgelaten. Kort daarna bracht het vliegtuig hem naar Singapore.

Door het vertrek naar Singapore en Nederland van de uitgezonden krachten raakten de afdelingen op het hoofdkantoor ontvolkt. Voor de operationele afdelingen (Vervoer, Vrachtsaken, Nautische Dienst, Technische Dienst e.a.) viel er ook weinig meer te doen, maar dat lag anders voor de afdeling Comptabiliteit. Hier vroeg de administratie blijvende aandacht. In de eerste plaats om alle gegevens die van belang waren voor (voortzetting van) de administratie van het niet-Indonesische deel van het KPM-vermogen naar Singapore te sturen. Zo konden met medewerking van een KJCPL-functionaris vele geldswaardige averij-bescheiden naar Singapore worden overgebracht. Verder was er de aanhoudende druk van Indonesische zowel als van Nederlandse zijde om zo spoedig mogelijk te komen tot vaststelling van de vermogenspositie op 3 december 1957, de dag van de "overname", gesplitst in "binnenlandse" (dus "in beslag genomen") en "Nederlandse" (buiten de greep van de Indonesische regering vallende) bezittingen en schulden.

Medio januari 1958 werd de uitgedunde groep Nederlands walpersoneel in de Kebajoran-flat ondergebracht. Het was een vreemd vrijgezellenbestaan. Toch werd er ook veel gelachen. Indonesiërs deden goede zaken met de verkoop van schilderijen en tekeningen die ons in Holland aan de "gordel van smaragd" zouden blijven herinneren.

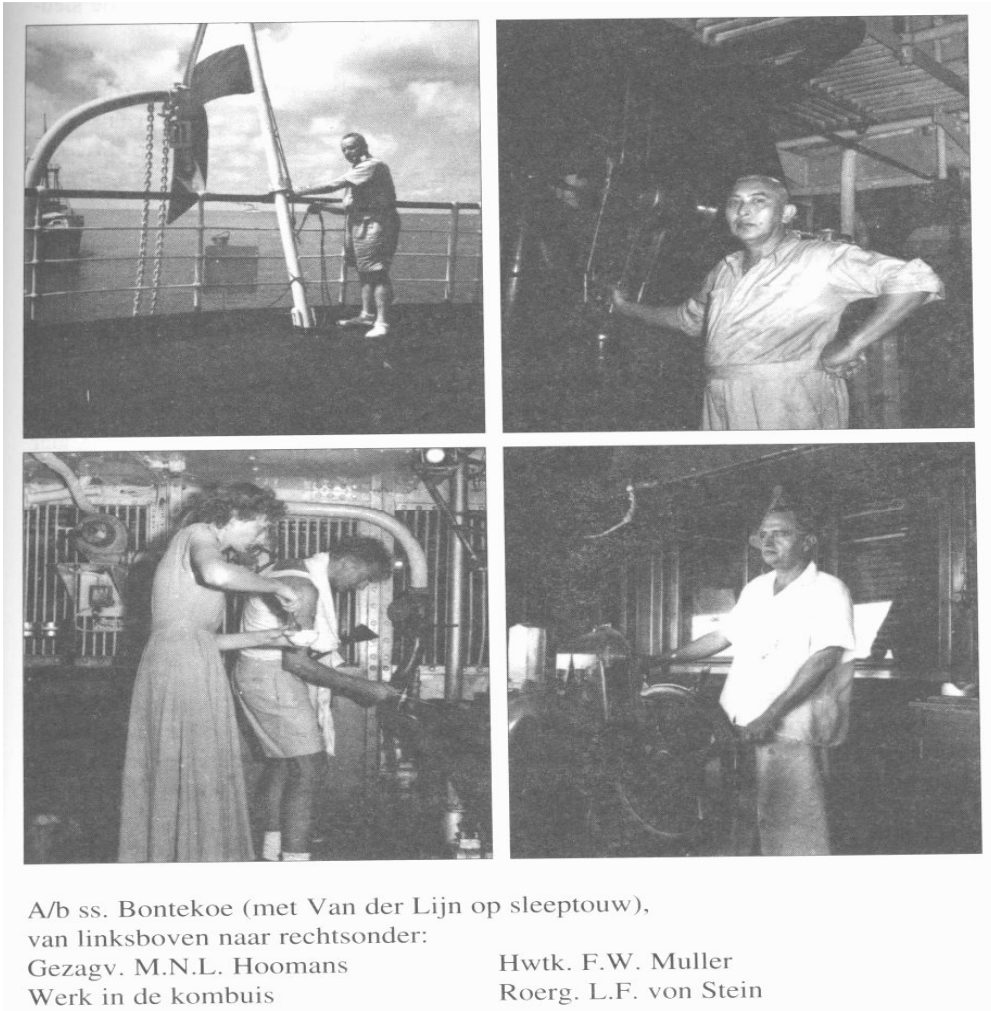
Eind maart 1958 kwam een verrassend definitief einde aan de KPM-aanwezigheid in de Indonesische archipel. De Indonesische Regering hief op 21 maart, onder druk gezet door de assuradeuren van Lloyd's, de beslaglegging van de zich in de Indonesische havens bevindende schepen op. Ik werd, met anderen, "niet lichamelijk ongeschikt bevonden tot het verrichten van werkzaamheden als runner aan boord van zeeschepen" en ontving een monsterboekje.

Op 30 maart bereikte de Kebajoran gemeenschap het bericht dat onmiddellijk naar Tandjong Priok moest worden afgereisd. Koopmans en ik bleven nog een dag achter voor afwikkeling van de laatste financiën. Toen wij de volgende dag wilden vertrekken wachtte ons een onaangename verrassing: de banden van onze station-wagen had men laten leeglopen. Wij hielden een opelette aan en reden zo snel mogelijk naar kantoor, waar alle Nederlanders reeds bleken te zijn vertrokken. Nog even enkele getrouwen onder het Indonesische personeel gegroet en vervolgens plankgas naar Priok.

In Priok was het na maanden van gedwongen rust één en al bedrijvigheid. Aan boord van de Bontekoe trof ik een aantal van mijn collega's van de wal aan. Kapitein Hoomans en zijn officieren waren druk in de weer het schip, met de Van der Lijn op sleeptouw, op tijd uit de haven te krijgen. Eenmaal buitengaats moesten de roergangers (de walmensen dus) laten zien dat zij ook zonder bureau-lineaal in staat waren rechte sporen achter te laten; dat viel niet mee!

Vooral de vroege ochtenduren waren moeilijk, maar gelukkig stond er altijd een kan met koffie klaar. Het ontbreken van Indonesisch CD-personeel gaf geen moeilijkheden; voor piepers jassen waren er steeds vrijwilligers en wat de maaltijden betreft waren er onder ons die meer konden dan alleen een spiegel-eitje bakken. De zeereis was een ware verademing na de benauwende sfeer in Indonesië. En waarachtig, toen een schip van de Nederlandse marine in zicht kwam, trilde er een Nederlands thuisgevoel door je heen.

Op 7 april kwam de Bontekoe met de Van der Lijn in Singapore aan. Op 11 april was er een reünie aan boord van het ms. Ophir. Op 19 april per vliegtuig naar Nederland. Einde van 20 niet altijd rimpelloze KPM-jaren in het Verre Oosten. ■



2. GEVANGENE

(A.P. Krul)

Het was 21 december 1957, de dag waarop mijn vrouw en zoontje, met andere vrouwen en kinderen van Nederlands personeel, per boot naar Singapore vertrokken. "Tuan, er zijn militairen geweest om U op te halen" hoor ik van de koki en de kebon als ik in de namiddag thuis kom. Als ik de volgende morgen de militaire autoriteiten bezoek om opheldering te vragen, volgt zonder nadere toelichting aanhouding en opsluiting in de gevangenis te Jakarta.

Het valt allemaal wel een beetje mee. Overdag mogen we vrij rondlopen op de grote binnenplaats. 's Nachts in een cel met bewaker. Als je 's nachts van de bewaker toestemming krijgt om naar het toilet te gaan dan rammelen de sleutels zwaar.

Overdag heb ik contact met Indonesiërs en Chinezen. Velen van hen zijn reeds jaren geleden opgepakt op grond van politieke activiteiten. Tot dusver is er echter nog nimmer een behoorlijk proces geweest. Je moet oppassen op je woorden, want, zo fluistert men, er zijn een aantal verklikkers tussen de gevangenen.

Na enkele dagen volgt een kort verhoor. De aanklacht blijkt te zijn "sabotage", een vergrijp waarvoor men mensen onbepaalde tijd kan vasthouden. Men vraagt mij opheldering over codes, die ik niet kan geven. Ik meen te begrijpen dat het hen dwars zit dat de rijke KPM, met haar vloot van circa 100 schepen en met haar unieke walorganisatie en een personeelsbestand van vele duizenden medewerkers, zo weinig geld in kas heeft. Dat klopt wel, want vlak voor de overval hebben we kunnen regelen dat onze overvullige middelen naar Nederland zijn getransfereerd, overigens op legale wijze.

Inmiddels is het Kerstfeest geworden. De woorden van de Indonesische predikant in de Bahasa Indonesia ontgaan mij ten dele. Niettemin is er op dit feest van de blijde boodschap een warm gevoel in mijn hart. Een Kerstfeest, temidden van de vele medegevangenen, dat mij altijd zal bijblijven.

Oudejaarsdag nadert. Weer een oproep voor verhoor. Kennelijk zijn de militaire autoriteiten van oordeel dat ik toch niet zo schuldig ben als men eerst dacht. Het gesprek krijgt al snel een andere wending. Het gaat nu over oudejaarsavondviering. Men laat blijken geïnteresseerd te zijn in wat flessen drank uit de ruime KPM-voorraad.

Even vlot als de arrestatie geschiedde word ik nu op oudejaarsdag weer vrijgelaten. Echter, "blijf beschikbaar" is de waarschuwing. Mijn auto ga ik ophalen op het kantoor. Het gaat niet zo gemakkelijk om deze mee te nemen, want de beheerder, die wellicht dacht dat ik uit de bajes ontsnapt was, voelt zich geroepen om eerst nog even de gevangenis te bellen of het wel oké is.

Een gevoel van verademing. Toch blijft er een gevoel van onrust. Pas werkelijk voel ik mij vrij als ik enkele dagen daarna op het vliegtuig naar Singapore zit, waar ik mijn vrouw weer ontmoet. Zij wist niets van mijn wederwaardigheden, hetgeen ook maar beter was.

Als we 28 jaar later bij een herinneringsbezoek aan Indonesië de controle op het vliegveld Jakarta passeren, bekruipt mij even een beklemmend gevoel. Je weet maar nooit! ■



Bekladde K.P.M.-woning aan de Djl. Hang Tuah no. 15 te Kebajoran, Jakarta.

3. DOLLE DINSDAG DRIE DECEMBER EN DAARNA.

(R. Koopmans)

Dinsdagochtend 3 december 1957. Na de staking van de vorige dag leek alles weer gewoon aan het werk te zijn op het KPM-hoofdkantoor. Opeens een hevige herrie op de eerste verdieping van het gebouw, waar de directie zat. Geschreeuw en gedraaf, niet onmiddellijk duidelijk wat er aan de hand was, maar in ieder geval alarmerend. Mijn eerste gedachte: een overval. En mijn eerste reactie (ik was chef CM II): onmiddellijk alle kasgeld en belangrijke documenten laten opbergen in de kluis en de kluis sluiten. De sleutels stak ik in mijn zak.

Spoedig werd duidelijk wat er aan de hand was. Een aantal leiders van de KBKI, de vakbond van Indonesisch KPM-personeel, met een duidelijke reputatie als notoire raddraaiers, eiste van de directie de overgave aan hen van "het bedrijf", dat wil zeggen de volledige zeggenschap daarover. Dit werd uiteraard door de directie geweigerd, maar het werd spoedig duidelijk dat de raddraaiers hun actie "ergens van hogerhand" gesanctioneerd en gesteund wisten en dat er van die zijde geen ingrijpen te verwachten was. Verwarring alom. En een duidelijke verlegenheid onder een groot deel van het Indonesische personeel. In ieder geval geen hoerastemming.

In de loop van de dag kregen de Nederlandse chefs de aanzegging dat zij van hun functie ontheven waren en hun taak moesten overdragen aan een aangewezen Indonesisch personeelslid. Mijn "opvolger" was één van mijn, inderdaad betere, Indonesische ondergeschikten. Hij was duidelijk niet gecharmeerd van zijn nieuwe functie, maar durfde niet te protesteren, zoals geen van het lokale personeel, tegen de intimidaties van de actievoerders. Hij vroeg mij in vertrouwen of ik alstublieft gewoon met mijn werk wilde doorgaan en zijn functie als "nominaal" wilde zien.

Ik heb bepaald niet de indruk dat het Indonesische personeel achter de actie stond, integendeel. De verhouding tussen de Nederlandse staf en het overgrote deel van het Indonesische personeel was ook zeker niet slecht. Toen wij na kantoortijd het kantoor verlieten werden alle Nederlandse stafleden gefouilleerd. Er mocht niets van kantoor worden meegenomen. Ze lieten mij rustig de sleutels van de kluis, die ze gezien hun grootte toch beslist opgemerkt moeten hebben, houden.

Het was duidelijk dat we niet meer over de gelden van de KPM mochten beschikken, en ik maakte me zorgen of, gezien de heersende vijandige sfeer, de nieuwe machthebbers wel bereid zouden zijn voldoende geld beschikbaar te stellen voor levensonderhoud van de Nederlandse staf en hun gezinnen. In de veronderstelling dat men er wel niet zo gauw aan gedacht zou hebben de bankrekeningen te blokkeren, hebben Sonnenberg en ik, gebruik makend van

onze procuratie, een aanzienlijke som geld van de bank gehaald en ergens buiten kantoor opgeborgen. We hebben er geen gebruik van gemaakt. Bang voor ontdekking en repercussies hebben we na enige dagen het geld maar weer op de bankrekening teruggestort.

Om de geldbehoefte van de Nederlandse staf veilig te stellen werd op initiatief van de Nederlandse directie een andere oplossing gevonden. Omdat de uittocht, aanvankelijk alleen van gezinnen, al spoedig begon, hadden velen een overschot aan rupiahs, verkregen uit de verkoop van huisraad. Men kon deze rupiahs bij mij storten en uit de aldus gevormde kas werden de nodige betalingen gedaan, o.a. voor levensonderhoud. Dit gebeuren moest voor de Indonesiërs verborgen gehouden worden. Formeel was het waarschijnlijk niet eens illegaal, maar de achterdocht bij de Indonesiërs tegen de Nederlanders was zo groot dat je voor ook maar de geringste aanwijzing van in hun ogen "onregelmatigheden" werd gearresteerd.

Ik heb al de tijd de kas bij mij in huis gehad en daarvoor een soort cryptische administratie bijgehouden. De ongunstige waarde/volumeverhouding van het Indonesische papiergeld maakte de kas nogal zorgwekkend omvangrijk. Het was zaak om zoveel mogelijk de grootste coupures aan te houden. Op 10 januari 1958 kregen we huiszoeking in het Kebayoran flatgebouw waar ik woonde. Men zou de ongebruikelijke hoeveelheid kasgeld zeker vinden. Gelukkig bleek de ongerustheid achteraf niet nodig: voordat mijn flat aan de beurt was werd de actie afgeblazen. Bij ons vertrek op 31 maart 1958 was de kas nog een prullenmand vol papiergeld groot. Die hebben we (Sonnenberg en ik) toen in een opelette naar het Nederlandse Hoge Commissariaat gebracht en daar afgedragen. Naderhand is in Amsterdam alles keurig verrekend, en voor zover ik weet heeft ieder het zijne gekregen, tegen een voor betrokkenen gunstige koers.

Een aantal collega's (o.a. de chef Comptabiliteit, agent Tandjong Priok, en zelfs een Indonesische collega) heeft inderdaad enige tijd de gevangenis van binnen gezien, gearresteerd op gewoonlijk vage en onduidelijke gronden. Een collega die erom bekend stond met vele Indonesische autoriteiten goede relaties te hebben (Rein Disse) werd er steeds op af gestuurd om zo mogelijk de vrijstelling van de arrestanten te bewerkstelligen en hun proviandering in de gevangenis te verzorgen. Hetgeen in alle gevallen ook lukte. Disse kreeg de bijnaam "de verloskundige".

De situatie werd in december 1957 toch wel zo somber ingezien dat de Directie besloot alle gezinnen van het Nederlandse wal- en varende personeel te evacueren. Vóór Kerst 1957 waren nagenoeg alle gezinnen vertrokken naar Singapore, vanwaar het grootste deel werd doorgezonden naar het winterse Nederland. De werkloze mannen konden zich een tijdlang onledig houden met het timmeren van kisten voor het vervoer van het mee te nemen huisraad.

Toen brak er een tijd aan van wachten, van ledigheid, van toenemende zekerheid dat het niet meer goed zou komen en dat voor velen het einde van hun KPM-carrière in zicht was. Ook een periode van grote onzekerheid: wie gaan er met ontslag en wie kunnen er blijven, hoe is de afvloeieregeling voor de ontslagenen. Groeiende ontevredenheid door het lange uitblijven van informatie daarover (wel begrijpelijk omdat ook de KPM niet wist wat er zou gebeuren). En toch nog enig optimisme over de mogelijkheden om het bedrijf buiten Indonesië, zij het wat kleiner, voort te zetten.

De ledigheid gold niet voor de "boekhouders", het uitgezonden personeel van de afdeling Comptabiliteit. Die hebben al die tijd hard en stug gewerkt om het belang van de KPM te dienen door de financiële administratie en documentatie zoveel mogelijk over te brengen naar Singapore (later naar Amsterdam). Niet iedereen was van de noodzaak daarvan direct overtuigd, blijkbaar ook niet in Amsterdam. Toen dat na verloop van tijd wel het geval was kwamen er aanwijzingen en instructies die bitter weinig begrip toonden voor onze werksituatie. De Indonesiërs werkten niet tegen (ook niet mee), en lieten ons op kantoor gewoon onze gang gaan. Het kantoor werd op de normale tijden geopend en gesloten, alsof het bedrijf nog draaide.

Aan mijn "dagboek", zoals geschreven aan mijn vrouw, ontleen ik nog de hiernavolgende impressies. De postverbinding met Singapore en Nederland bleef redelijk functioneren. We hielden wel duidelijk rekening met censuur, door niet alles te schrijven of te volstaan met cryptische verwijzingen. Slechts één van mijn brieven vertoonde aanwijzingen gecensureerd te zijn.

1 januari 1958: Traditiegetrouw houdt de Directie haar nieuwjaarsreceptie, voor het personeel in besloten kring in één van de flats in Kebayoran, en officieel in het Logeergebouw. Er is een nieuwjaarstelegram van de Raad van Bestuur met heil- en moedwensen en de belofte dat voor de gezinnen en voor de afvloeiers al het mogelijke zal worden gedaan.

14 januari: Er gaat weer gepraat worden met de Indonesische regering. Iedereen is bang dat het een zaak van op de lange baan schuiven wordt.

15 januari: De huizen van het Nederlandse personeel (alle KPM bezit) zijn uiteraard zeer gewild bij de Indonesische machthebbers. Ze worden dan ook de een na de ander gevorderd. Soms wordt erom gevochten tussen verschillende groeperingen (bv. lokaal KPM-personeel en militairen). Om te voorkomen dat ook de leegkomende flats in Kebayoran zullen worden gevorderd wordt het overblijvende Nederlandse walpersoneel zoveel mogelijk daar geconcentreerd.

21 januari: Er komt een nieuwe militaire beheerscommissie voor de KPM. De oorspronkelijke raddraaiers worden naar huis gestuurd. Een poging tot restauratie? Maar weer afwachten. De volgende dag worden wij aangesteld tot "adviseur". We hebben dus nu in de nieuwe situatie een "status". Maar wat helpt het?

28 januari: De Minister van Scheepvaart reist af naar Japan om te trachten schepen te charteren. Blijkbaar wil men toch niet met de KPM praten. Hij zal drie weken wegblijven. Voorlopig is het dus maar weer afwachten geblazen!

3 februari: Geleidelijk wordt het aanwezige Nederlandse personeel, door vertrek naar Nederland of Singapore, teruggebracht tot een "skeleton staff", het aantal en soort mensen dat de Directie noodzakelijk acht om elke ontwikkeling die zich mocht voordoen te kunnen opvangen. Met nog 90 resterende uitgezonden walmensen in Indonesië (van de ongeveer 300) zijn we nu zo ongeveer aan de skeleton staff toe.

5 februari: Het voedsel in het logeergebouw wordt schaars. De beheerder heeft steeds meer moeite nog goede maaltijden op tafel te krijgen.

8 februari: Er worden nieuwe Indonesische chefs aangesteld. Ze zullen weinig moeite hebben met wat er nu nog aan werk is: niets.

14 februari: De nieuwe bewindvoerders vaardigen een order uit dat het kantoor niet eerder mag worden gesloten dan 5 minuten vóór sluitingstijd en dat de auto's niet eerder mogen wegrijden dan 5 minuten na sluitingstijd. Voorheen liep iedereen maar weg wanneer hij wilde. Er is toch niets anders te doen dan een spelletje schaak of kaarten. Men doet net of het nog echt is. Een krankzinnige vertoning.

19 februari: Radio Nederland meldt dat de opstandige regering in Padang de KPM gevraagd heeft om weer normale lijndiensten op haar gebied te onderhouden. We volgen over de radio met belangstelling de ontwikkelingen in het opstandige West-Sumatra.

25 februari: We vernemen dat men in Amsterdam is begonnen met ontslagaanzeggingen. De hoop is ook daar kennelijk vervlogen.

26 februari: Er komen berichten over hongersnood in sommige gebieden. We horen van het onderscheppen van de Kasimbar door de Nederlandse marine, en er ontstaat enige ongerustheid over mogelijke repercussies. Het blijkt mee te vallen.

28 februari: De Indonesische chef verzoekt mij, timide, mijn plaats op kantoor bij de telefoon af te staan en mijn kantoor sleutels in te leveren. Eindelijk.

10 maart: Er is een sterk gerucht dat de schepen zullen worden teruggegeven. We geloven het niet zo erg.

14 maart: We zijn nog steeds in spanning over het wel of niet teruggeven van de schepen. Het lijkt ons onwaarschijnlijk, maar toch wordt alles in gereedheid gebracht voor een eventuele teruggave en vertrek. Er komt bericht dat er weer drie KPM-schepen door de Nederlandse Marine zijn opgebracht.

16 maart: Ik wordt ingedeeld als roerganger op de Balanipa. Als de schepen worden vrijgegeven, hetgeen ik betwijfel.

19 maart: Het gerucht gaat dat de schepen niet zullen worden vrijgegeven.

21 maart: Vandaag de officiële mededeling van de regering dat de vastgehouden schepen aan de KPM zullen worden teruggegeven, en dat het voortaan aan de KPM verboden zal zijn de kustvaart in Indonesië uit te oefenen. De spanning blijft: wat zal de vakbond doen? De Indonesische bemanningen zitten nog aan boord. Zij verliezen hun broodwinning. Daarvoor hadden ze de hele actie toch niet ondernomen?

23 maart: De regering zegt een schadeclaim op de KPM te hebben. Een poging om de teruggave op te schorten? Er zijn protesten uit de bevolking tegen de teruggave.

24 maart: Het is nog steeds dubieus of de Indonesische bemanningen de schepen zullen willen verlaten. Ik haal bij de consulaire afdeling mijn monsterboekje. Men zegt dat de schepen vóór 1 april moeten vertrekken.

27 maart: De Indonesische bemanningen verlaten op militair bevel de schepen en worden in het Logeergebouw ondergebracht. De officieren gaan aan boord en beginnen met het vaarklaar maken. Het lokale kantoorpersoneel zit lijdelijk en gelaten af te wachten. Het kantoor zal vanaf maandag a.s. worden bezet door een regeringsinstantie (deel van het Ministerie van Scheepvaart).

29 maart: In verband met het afwickelen van de financiën word ik ingedeeld op het laatste schip dat zal vertrekken, vermoedelijk de Kaimana.

30 maart: Alle bewoners, op drie na, vertrekken naar de schepen. Alleen Sonnenberg, Van Voorthuizen en ik blijven achter. We slagen er in nog een aantal financiële stukken weg te krijgen. We ervaren wat tegenwerking, dwarskijkerij en pesterij van sommige Indonesiërs. De ruzie over het bezit van de flat begint.

31 maart: Laatste dag in Indonesië. De flat is al grotendeels bezet door Indonesiërs. Onze auto, die men ons tot het laatst heeft laten houden, staat met een lege band. Natuurlijk geen reserve. Sabotage? Met onze schamele bagage en een prullenmand vol geld van de geheime kas in een opelette naar het hoofdkantoor voor afscheid van de nog enige dagen achterblijvende directieleden (Brand en Ter Braake), en enkele oude getrouwen van het lokale personeel, en vervolgens naar het Hoge Commissariaat voor overdracht van de kas. Aanmerking van de kanselier dat we de opelette het terrein van de diplomatieke vertegenwoordiger laten oprijden. Vervolgens naar Tandjong Priok. Om 12.15 aan boord van de Kaimana. 's Middags geholpen bij het sleepklaar maken en buitengaats brengen van de Blinjoe. Om zes uur gaat de

Kaimana als laatste KPM schip de haven uit. Buiten de pieren wordt gewacht tot alle slepen klaar zijn. Om acht uur 's avonds vertrek.

Dat was dan dat. Einde Indonesië-loopbaan. Opgelucht en triest. Vaarwel Indonesië. We zijn voorgoed het land uitgezet, schip zowel als opvarenden. Zo dachten wij toen.

Maar voorlopig waren we nog niet in Singapore. Het ging niet bepaald langs de kortste route. De Kaimana was het "commandoschip" en de gezagvoerder (de chef Nautische Dienst A.J.J. de Feyter) had de zorg voor de coördinatie en het welslagen van de gehele "operatie exodus". Behalve de officieren (3 nautisch, 3 technisch, 1 radiotelegrafist) waren er drie walslurpen aan boord als roerganger, aardappelschiller en vele andere klussen. Daaronder de dokter (voor het geval dat....) die een voortreffelijke kok bleek te zijn. Als roerganger twee uur op, vier uur af, acht dagen lang. Het sturen, met behulp van kompas en roerstandaanwijzer, bleek voor een walman niet al te veel problemen op te leveren, na een beetje zigzaggen in het begin.

Dinsdag 1 april: We zijn de slepen een heel eind vooruit en gaan ten anker om op ze te wachten. Verschillende schepen blijken machinemankementen te hebben. Tegen de avond zijn ze ons allemaal gepasseerd, de Bontekoe met de Van der Lijn, de Sidajoe met de Blinjoe, en de Tasman met de Letong en de Landak op sleeptouw. Het passeren ging gepaard met veel getoeter, duidend op een ondanks het harde werken opperbeste stemming. Maar de Plancius, de Grand Old Lady, komt niet opdagen. Die heeft geseind machineschade te hebben, maar de opgegeven positie blijkt ergens op het Waterlooplein in Jakarta te liggen. Het is weliswaar 1 april, maar dat neemt de zorg niet weg, temeer omdat daarna niets meer wordt vernomen. (Naderhand bleek haar zendinstallatie defect te zijn). De Kaimana dus terug Priokwaarts om de Plancius te zoeken. Tegen middernacht komt een schip in zicht dat zich na veel geknipper met de seinlamp als Plancius identificeert. De Kaimana weer gekeerd en met de Plancius opgestoomd richting Straat Gaspar.

Woensdag 2 april: Als in de verte de Bontekoe in zicht komt, met de Van der Lijn aan de lijn, veranderen we weer van koers en varen in oostelijke richting de Javazee in, de schepen die van Ambon en Makassar moeten komen tegemoet. Inmiddels, tussen de roertornen door, de chaos aan boord zo goed mogelijk op orde brengen: brandslangen en brandblussers op hun plaats brengen, trossen klaren, luiken sluiten, losse dingen vastsjorren, de statietrap uitzetten, en niet te vergeten voor het eten zorgen. En dat voornamelijk door onervaren walmensen.

Donderdag 3 april: 's Morgens weer ten anker, waarna we H.Ms. Groningen langszij krijgen. Die heeft een viertal KPM-officieren aan boord en die worden per motorsloep van de Groningen naar ons overgezet. Deze officieren waren met een KPM-coaster, de Larantuka, vanuit Singapore gestuurd om te

assisteren op de twee coasters die vanuit Pontianak moesten komen (Lebak en Lahewa). Die twee coasters hadden samen slechts een bemanning van vijf, die wel een heel zware dobber hebben gehad om de schepen uit Pontianak te krijgen. Eenmaal buiten de territoriale wateren schoot H.Ms. Goningen te hulp en zette een aantal marinemensen op de coasters. De KPM-officieren die uit Singapore waren gezonden, waren toen niet meer nodig en kregen opdracht naar de Kaimana te komen. H.Ms. Groningen ving dit gesprek op en nam de KPM-officieren over van de Larantuka en bracht ze naar de Kaimana. Zij voer vijf maal zo snel als de Larantuka. Met de overgenomen mensen stomen we verder oostwaarts, de Kalianda en de Bagan uit Makassar tegemoet, die een uiterst krappe bezetting hebben. Donderdagmiddag ontmoeten we de beide schepen. De motorsloep moet overboord om de vier officieren over te zetten. Dat gaat nog redelijk, maar het weer aan boord hijsen, met onervaren walslurpen en zonder de vier overgezette mensen, is een enorme klus. Maar het komt voor elkaar. Vervolgens wederom koers oost.

Vrijdag 4 en Zaterdag 5 april: Ten anker om op de Karaton uit Ambon te wachten. Die heeft een zieke passagiere aan boord, waarvoor eventueel de dokter moet worden overgezet. Dat laatste blijkt niet nodig. Behandeling kan op afstand geschieden.

Zondag 6 april: Paaszondag. Anker op en richting Singapore gekoerst, de Karaton achter ons. Die loopt echter iets sneller en stoomt ons later voorbij.

Dinsdag 8 april: In de namiddag aankomst te Singapore. Als laatste van de 34 vrijgegeven schepen. Bij aankomst de voltallige directie aan boord om De Feyter geluk te wensen met het klaren van het karwei. Einde exodus, maar nu in het Beloofde Land?

Het lag niet aan de inspanning van de laatste KPM-ers dat het karwei resulteerde in niets beters dan lange rijen opgelegde KPM-schepen op de rede van Singapore. Er waren geen winnaars in het drama van de afgelopen vier maanden. Slechts verliezers.

Maar de geschiedenis gaat toch zijn eigen gang. Binnen vijf jaar was de Kaimana (en met haar vele andere ex-KPM-schepen) terug in Indonesië, onder Indonesische vlag, voor een Indonesische rederij, onder de naam Komering. Zij heeft nog 15 jaar dienst gedaan in de archipel. Op een slechte dag, even buiten de pieren van Tandjong Priok, kapseisde ze en zonk. Voor mij zelf heeft de terugkeer wat langer geduurd: dertien jaar. Toen was ik, en met mij enkele andere KPM-ers, weer terug in Indonesië, en weer betrokken bij de inter-insulaire scheepvaart. Beter gezegd: bij de chaos waartoe de inter-insulaire scheepvaart was verworpen als gevolg van het voortijdig verdrijven van de KPM. De omstandigheden waren heel wat beter, en het bewind heel wat constructiever. Maar geheel opgelost is de chaos zelfs vandaag nog niet.

4. DE LAATSTE DAGEN VAN DE KPM IN INDONESIË.

(R.P. Disse)

Door bijzondere omstandigheden kende ik een aantal vooraanstaande Indonesiërs vrij goed. Met hen kon ik vrijuit over politieke zaken praten, en zo kwam de bezetting van de KPM ter sprake.

Ik betoogde dat de KPM door de jaren heen het vrije verkeer van mensen en goederen heeft kunnen waarborgen en daarom een betrouwbare factor is geweest bij de ontplooiing van Indonesië. Mijn gesprekspartner gaf dit toe, keurde de bezetting, oogluikend door de overheid gesanctioneerd, af, maar wilde mij er wel op wijzen dat naar zijn mening de KPM de gang van zaken eigenlijk min of meer zelf in de hand had gewerkt doordat Indonesië, bij haar pogingen om controle over het inter-insulaire verkeer te verkrijgen, steeds weer stuitte op onwil van Nederlandse kant. Of dit zo is wil ik in het midden laten. In het oog springend is wel dat door de Indonesische overheid niet direct is ingegrepen bij de onwettige bezetting.

Direct na de actie vloog de heer De Geus naar Nederland, alwaar hij niet alleen gesprekken voerde met de directie in Nederland, maar waar hij tevens door H.M. koningin Juliana in audiëntie werd ontvangen, na eerder een gesprek met de minister-president Dr. Drees te hebben gevoerd. De heer De Geus had bij zijn terugkomst in Jakarta een brief van Dr. Drees bij zich, bestemd voor president Soekarno. Deze weigerde de heer De Geus te ontvangen. Besloten werd toen de brief dan maar af te geven aan de minister van Scheepvaart, Moh. Nazir. Maar ook deze gaf geen gehoor.

Op mijn voorstel aan de heer De Geus heb ik toen de heer Nazir 's-middags bij hem thuis bezocht. Ik kon een vriendschappelijk gesprek met hem voeren, en bracht vanzelfsprekend de brief ter sprake die de heer De Geus hem persoonlijk wilde overhandigen. Ik herinnerde de heer Nazir eraan, dat hij mij bij vroegere gesprekken eens had gezegd dat, als er conflicten zouden rijzen tussen de Nederlanders en de Indonesiërs, de Nederlanders in elk geval moesten blijven praten. Nu wilden wij praten, maar uitgerekend de heer Nazir wees alle contacten af. Na raadpleging van zijn agenda kon toen opeens wel een ontmoeting tussen hem en de heer De Geus tot stand komen. Ik stelde de heer Nazir voor de heer De Geus eerst thuis te ontvangen. Zou zo'n privé-ontmoeting geen resultaat opleveren, dan kon altijd nog een gesprek op het ministerie volgen.

Als daarentegen een onderhoud op het ministerie al direct op niets zou uitlopen, dan zou het moeilijk zijn dat ongedaan te maken.

De heer Nazir ging met mijn voorstel akkoord, en de volgende middag meldde de heer De Geus zich bij diens huis. Het onderhoud had helaas een negatief resultaat. Nazir had kennelijk definitieve instructies van Soekarno ontvangen.

De Geus vertrok kort daarop voor de tweede maal naar Nederland, mocht Indonesië niet meer in en was daardoor gedwongen ons allen te Singapore op te wachten.

Over de arrestatie van een aantal collega's in die dagen: Ik heb bij elkaar 5 of 6 KPM-ers uit de gevangenis gepraat. Wie dat allemaal waren, weet ik niet meer, is ook niet meer van belang; in ieder geval een paar gezagvoerders, Krul (chef Comptabiliteit) en Gerungan (onze Indonesische chef expeditie). Ik herinner mij dat op een ochtend de heer Koopmans bij mij kwam met de mededeling dat de heer Krul zich bij een militaire instantie moest melden en was gearresteerd. Ik ben toen direct naar de militaire gevangenis op Gunung Sahari gereden, na eerst een hooggeplaatste militair die deze inhechtenisname bevolen had te hebben bezocht. Ik kon toen de invrijheidsstelling niet bereiken, ook die van Gerungan niet (ik hoorde bij dat gesprek namelijk dat ook die was ingerekend). Ik maakte deze officier erop attent dat de heer Krul een echte totok was en het gevangeniseten beslist niet zou verdragen. De man vroeg daarop wat ik daarmee bedoelde. Mijn antwoord was, dat Krul van het gevangeniseten binnen de kortste keren een maag-darmcatarre zou krijgen en dat ik hem dan daarvoor verantwoordelijk zou stellen. Dat verontrustte deze officier wel even, waarop hij vroeg wat ik dan wilde. Ik zei dat ik wenste dat het aan de KPM zou worden toegestaan dat wij hem Europees eten zouden bezorgen in de gevangenis. Dat werd toegestaan. Ook vroeg ik of wij wat voor Gerungan mochten doen. "Gerungan is toch een Indonesiër, wat hebt U met een Indonesiër te maken", was het antwoord. Waarop ik weer: "Gerungan is inderdaad een Indonesiër, maar tevens een KPM-employé en op grond daarvan wilden wij ook iets voor hem doen". "Wat dan?" was de vraag. Antwoord: "dat mevrouw Gerungan toestemming krijgt haar man eten van huis te brengen". Ook dat kon. De heer Krul kreeg vervolgens flink wat eten van het Logeergebouw, en mevrouw Gerungan die zich een ongeluk schrok toen zij hoorde dat haar man in de gevangenis zat, was blij dat zij hem zelf eigen bereid eten mocht brengen.

Op 31 december in de middag kreeg ik thuis op de Jl. Diponegoro een ordonnans die mij de schriftelijke mededeling bracht dat Krul en Gerungan uit de militaire gevangenis ontslagen waren en dat ik hen kon ophalen. Het regende pijpenstelen die middag, maar dolgelukkig reed ik naar de gevangenis, alwaar beiden al op mij wachtten. Opgelucht werden zij op hun respectievelijke adressen door mij afgeleverd. Het werd voor hen geheel onverwacht een gelukkige jaarwisseling.

Er kwam ook nog een woningprobleem. Voor een belangrijke taak in Indonesië had Soekarno prof. mr. dr. Soepomo, de Indonesische ambassadeur te Londen, teruggeroepen. Voor de goede orde: de Heer Soepomo was vóór de oorlog al prof. mr. dr. Begin februari 1958 kwam hij met zijn gezin in Jakarta aan. Er moest voor het gezin Soepomo passende woonruimte worden gevonden. De keuze viel op de woning van de president-directeur van de KPM aan de Jl. Diponegoro (vroegere Oranjeboulevard), waar ik na het vertrek van Mevr. De

Geus op haar verzoek mijn intrek had genomen. Het feit dat de heer De Geus zich toen al niet meer in Indonesië bevond zal naar ik aanneem bij die keuze wel bepalend zijn geweest. Op een ochtend, ik was nog niet naar kantoor, kwam een militaire ordonnans het voorerf op met een voor mij bestemde kopie van een brief van het hoofd van de door de militairen geleide huisvestingscommissie, gericht aan de heer Soepomo. Daarin stond dat het KPM-directiehuis, waar ik toen nog alleen in woonde, aan hem was toegewezen. Ik moest zo spoedig mogelijk het huis, compleet gemeubileerd, verlaten.

Om deze militair tot andere gedachten te brengen heb ik toen een gokje gewaagd. Ik vertelde hem dat op dat moment in Amsterdam een delegatie van de Indonesische regering in onderhandeling was met de KPM-directie aldaar over de overname van de KPM. Als er, vooruitlopende op het resultaat van die besprekingen, in Jakarta al beslag werd gelegd op de woning van de president-directeur, zou daarvan wel eens het gevolg kunnen zijn dat de onderhandelingen voortijdig zouden worden afgebroken. Hij zou daarvoor dan hoogstwaarschijnlijk verantwoordelijk worden gesteld. Dat risico durfde de man niet te lopen. Ik mocht in het huis blijven. De heer Soepomo werd daarover telefonisch ingelicht. Deze belde mij in de loop van de dag op. Hij had niet gevraagd in het huis te mogen wonen, bood zijn verontschuldiging aan voor de gang van zaken, en vroeg of hij mij die avond even mocht komen bezoeken.

Toen de heer Soepomo, een zeer aimabele man, die avond weer naar zijn hotel vertrokken was, vroeg de djongos of hij mij even mocht spreken. Zoals gebruikelijk had hij zich tijdens het bezoek van de heer Soepomo op gehoorafstand opgesteld, wachtend op eventuele verzoeken om aanvullende drankjes (in dit geval een frisdrankje). Hij had kennelijk het voorgevoel dat er iets ging gebeuren en dus getracht iets van het gesprokene op te vangen. Zonder enig respect voor mijn ex-gast begon hij met: "Itu Soepomo nanti masuk rumah ini?" (Komt die S. hier straks wonen?). Ik antwoordde dat dat wel in de bedoeling lag, maar niet direct. Tot mijn verbazing hoorde ik daarop dat hij (de djongos) met alle overige bedienden, met onmiddellijke ingang ontslag wenste. De heer Soepomo was afkomstig van Midden-Java, de djongos en zijn vrouw (de koki) kwamen uit Bandjarmasin en de overige bedienden uit West- en Oost-Java. Zij wensten geen van allen met iemand uit Midden-Java te maken te hebben. Na wat heen en weer gepraat kreeg ik de mensen zover dat zij bij mij zouden blijven tot het moment dat ik het huis aan de familie Soepomo zou overdragen. De rust was dus voorlopig weergekeerd.

Kort daarop kwam ik met de heer Ter Braake overeen dat ik bij hem zou intrekken. Ik had de heer Soepomo al gewaarschuwd dat hij voor eigen bedienden moest zorgen en hij met zijn gezin aan de overkant van de weg moest staan op het moment dat ik het huis zou verlaten. Anders zou hij de kans lopen dat de militairen hem vóór zouden zijn. De "commandowisseling" vond op een ochtend plaats. Mijn bedienden hadden de avond tevoren een grobak met karbouw laten komen en die in alle vroegte met hun bezittingen beladen

Nadat de vloot met het Europees personeel op 31 maart vertrokken was, bleven de heren Brand, Ter Braake en ik alleen achter. Een paar dagen daarna kreeg ik op kantoor - ik was daar nog de enige Nederlander - een militaire ordonnans, die mij een open envelop aanbod, waarin een brief dat de directie van de KPM zich moest melden bij generaal Nasution, de toenmalige commandant van de Indonesische strijdkrachten. Ik ging met die brief naar het kantoor van onze Hoge Commissaris van de Kroon, alwaar onze directieleden na de bezetting van het hoofdkantoor permanent te vinden waren. De heer Brand vroeg mij mee te gaan, omdat hij vreesde dat het gesprek met generaal Nasution in het Indonesisch zou worden gevoerd en hij daarvan weinig zou begrijpen. Met z'n drieën reden wij die ochtend naar het ons opgegeven adres, alwaar we direct de mededeling kregen dat we nog even moesten wachten. Na een tijdje gewacht te hebben kwam een militair met de mededeling dat we weer konden vertrekken omdat generaal Nasution geen tijd had. Die had kennelijk wel wat anders aan zijn hoofd.

Iedere ochtend kreeg ik op kantoor gezelschap van een van de medewerkers van de afdeling Personeelszaken, de heer Fischer, een Indischman die warganegara (Indonesisch staatsburger) was geworden (waarvan hij veel spijt had). De heer Fischer was o.a. belast geweest met het regelen van de benodigde exit-permits. Hij vertelde mij dat de paspoorten van de heren Brand, Ter Braake en mijzelf door de Immigratiedienst waren geblokkeerd. Wij konden dus het land niet uit. Nu kende ik het hoofd van deze dienst persoonlijk, een zeer vriendelijke en hoffelijke Indonesiër, die mij ruim een jaar tevoren een permanente exit/re-entry permit had gegeven, met de mededeling dat dat een grote uitzondering was. Toen ik hem opbelde met de vraag waarom onze paspoorten geblokkeerd waren, kreeg ik te horen: "Helaas, mijnheer Disse, mag ik U dit niet zeggen". Ik ben toen meteen in de auto gestapt en naar hem toe gereden, in de benedenstad gereden. Zonder succes evenwel. De betreffende paspoorten mocht hij niet afgeven, omdat naar hij beweerde de militairen opdracht tot het blokkeren daarvan hadden gegeven. Ik vroeg welke militair. Het bleek de een of andere mij onbekende kolonel te zijn. Ik dus weer terug naar Jakarta-Centrum en die bewuste kolonel opgezocht. Die beweerde bij hoog en bij laag dat hij van niets wist, waarop ik vroeg wie naar zijn vermoeden de boosdoener kon zijn. Dat zou een jurist op het ministerie van Scheepvaart kunnen zijn, waar ik nogal eens kwam. Op dus naar Scheepvaart, waar ik door de Indonesische receptioniste vriendelijk werd begroet. Na haar de reden van mijn komst te hebben meegedeeld, noemde zij mij de naam van de bewuste figuur en het nummer van zijn kamer. Toen ik daarheen liep zag ik hem net naar buiten komen, dus sprak ik hem maar meteen aan. Geïrriteerd antwoordde hij geen tijd te hebben omdat hij naar het parlement moest. Ik wond mij niet op, maar antwoordde koeltjes: "Gaat U dan maar gauw, maar houdt U er wel rekening mee dat ik meteen over U een klacht ga indienen bij de minister".

Toen kwam de man tot bezinning en zei dat hij het hoofd van de Immigratiedienst wel zou opbellen om de paspoorten te deblokken. Ik kon dus direct naar de benedenstad om ze op te halen, zei hij. Maar ik kende mijn pappenheimers en antwoordde dat ik er bij wenste te zijn als hij de Immigratiedienst opbelde. Woedend liep hij zijn kantoor binnen, greep de telefoon, waarna ik kon horen dat de zaak rechtgezet werd. Terug in de benedenstad werd ik door een glunderend hoofd Immigratiedienst ontvangen, die mij prompt de paspoorten overhandigde.

Daarna snel naar de heren Brand en Ter Braake, omdat op korte termijn de passage naar Singapore geregeld moest worden. Ik verzocht de heer Brand de Malayan Airways op te bellen en er bij te zeggen dat de vlieggasten te Singapore verrekenend zouden worden, er van uitgaande dat wij het geld daarvoor niet meer hadden, hetgeen ook bleek. Het liep intussen al tegen 12 uur, het sluitingsuur, dus er moest spoed achter worden gezet.

Brand nam de telefoon op en hoorde dat de verbinding niet tot stand kon worden gebracht, omdat de lijn naar dat stadsdeel tot twaalf uur geblokkeerd was. Het telefoonnet was door de militairen opgesplitst, per stadsdeel mocht alleen op gezette tijden worden gebeld. Ik zei: "Geef mij dat toestel maar even", belde naar de centrale en moest eveneens horen: "tidak bisa, lagi diblokkeer", waarop ik: "non, minta sambung, sebab penting sekali". Op haar vraag of het echt dringend was en ik zulks bevestigde, kwam de verbinding tot stand. Brand kon vervolgens de drie tickets bestellen. Het was net iets over 12 uur, maar men was bereid open te blijven totdat ik kwam. Met gezwinde spoed naar ons hoofdkantoor en de auto veilig achter het KPM-kantoor geparkeerd, om te voorkomen dat ik die kwijt zou raken. Daarna op een holletje naar de Citadelweg, naar de M.A., gelukkig niet ver van het KPM-hoofdkantoor.

De volgende ochtend vertrokken wij. Het toestel was vrij vol. Onderweg werd ik op mijn schouder getikt door iemand die achter mij zat. Het bleek één van de heren van Lloyd's Londen te zijn, die de onderhandelingen met de Indonesische regering over de vrijlating van onze schepen had gevoerd. Hij zei dat als ik door het raampje naar beneden keek ik een deel van onze schepen kon zien op weg naar Singapore. Wij waren er toen al dicht bij. Het einde van de grootste exodus uit de geschiedenis van de koopvaardij was in zicht.

5. EEN GELDZENDING MET DE "BONTEKOE".

(R.P. Disse)

Het moet ongeveer eind november 1957 zijn geweest dat agent Makassar opbelde naar het hoofdkantoor. Hij was benaderd door een kapitein van het Indonesische leger met de vraag of de KPM kon regelen dat een grote partij copra werd afgehaald van Labuan Hadji (Lombok) bestemd voor Bitung (Noord-Celebes). Het was in die dagen al heel normaal dat een militair een bijbaan had, in dit geval directeur van een exporthuis. De man vertelde erbij dat afscheper boter bij de vis wilde, zodat inlading pas kon aanvangen als de prijs van de copra, zijnde Rp. 2.180.000,-, was voldaan. Aan die conditie kon koper vanuit Makassar niet voldoen, omdat van daar uit op korte termijn geen verbinding met Labuan Hadji mogelijk was.

Nu was het bij de handel algemeen bekend dat de KPM op plaatsen waar geen bank gevestigd was kon optreden als geldschieter, mits dat wel tijdig tevoren was aangevraagd. Het benodigde geld kon dan door de KPM-agent op een eerdere aanloophaven dan die van inlading, waar wèl een bankkantoor gevestigd was, worden opgenomen en meegegeven aan de gezagvoerder van het schip dat de lading moest ophalen. Zo kon met tussenkomst van de KPM een transactie tot stand komen. Deze gang van zaken, een reeds uit de begintijd van de KPM daterende serviceverlening, heette "Remise Handelaren". In wezen was het aan agent Makassar gedane verzoek dus niets bijzonders, maar het ging in dit geval wel om een uitzonderlijk hoog bedrag.

Op Tandjong Priok lag op het tijdstip van bovengenoemd telefoongesprek de "Bontekoe" in belading voor Makassar en de havens in lijn 18. Aangezien het geregeld kon worden dat dit schip na Surabaya extra Labuan Hadji zou aanlopen, werd agent Makassar dienovereenkomstig geantwoord. Nu was het al geruime tijd gebruikelijk dat elk interlokaal gesprek op de afdeling Vervoer op het hoofdkantoor op een bandje werd opgenomen, en daarna direct werd uitgetikt ter verspreiding over de afdelingen van het hoofdkantoor die terzake geïnformeerd dienden te worden. Zo ook het gesprek met agent Makassar.

De gezagvoerder van de "Bontekoe" kreeg bericht over het extra aanlopen van Labuan Hadji en dat hij daarvoor een bedrag van Rp. 2.180.000,- mee zou krijgen. De afdeling Comptabiliteit regelde met de bank in de benedenstad dat het geld door iemand van het agentschap Tandjong Priok zou worden opgehaald. Agent Priok zond een Indonesische lokaal employé met politiegeleide naar de bank, en vervolgens werd het geld, nog steeds onder politiegeleide, naar de "Bontekoe" gebracht en aan de gezagvoerder overhandigd, die het in de scheepsbrandkast opborg. Alles was dus naar behoren geregeld, althans zo dacht men.

Er was echter één belangrijke schakel overgeslagen: de overdracht van het geld was niet voorafgegaan door een aangifte bij de douane. Een voorschrift dat nog stamde van vóór de oorlog en dat bepaalde dat bij verzending van geld overzee, ongeacht de bestemming, daarvan aangifte moest worden gedaan bij de douane. Daarvoor bestond een speciaal formulier, dat door de afzender bij de douane moest worden ingediend, die daarop met een stempel en een handtekening haar fiat gaf aan de afscheep. Op de bestemmingshaven diende ervoor gezorgd te worden dat het betreffende formulier aan de douane aldaar werd overhandigd. Als de ontvanger dit niet zelf deed, dan rustte op de vervoerder de plicht te zorgen dat de bepaling werd nagekomen.

De lokaal employé die in het onderhavige geval het geld aan de gezagvoerder had afgedragen, had deze schakel overgeslagen. Dus toen het geld in de scheepsbrandkast werd opgeborgen, was het vereiste document daar niet bij. Of er sprake was van een vergissing, nalatigheid of kwaadwilligheid, wil ik in het midden laten. Merkwaardig was wèl dat nog diezelfde middag de gezagvoerder bezoek kreeg van een drietal leden van de militaire politie in uniform. Eén daarvan wees op de scheepsbrandkast en vroeg of daar geld in zat; de tweede bevestigde dat, en noemde het voor Labuan Hadji bestemde bedrag, waarop de derde verzocht om inzage van het bij de geldzending behorende formulier. Dat kon de gezagvoerder dus niet tonen, waarop het gehele bedrag in beslag werd genomen.

Groot tumult op het agentschap Tandjong Priok, en op het hoofdkantoor, temeer daar de agent, de heer Micka, kort daarna door de militaire politie werd gearresteerd en in de militaire gevangenis in Jakarta werd opgesloten.

Mijn herhaalde bezoeken aan deze gevangenis op Gunung Sahari bleven zonder resultaat. Ik slaagde er niet in de commandant ervan te overtuigen dat de heer Micka niet kon worden verweten dat zijn (Indonesische) ondergeschikte zich niet aan de bepalingen had gehouden. Uiteindelijk werd mij medegedeeld dat men niet meer bevoegd was de heer Micka in vrijheid te stellen, omdat de "perkara" was overgedragen aan de djaksa-tinggi (hoofdofficier van justitie), die tevens het in beslag genomen geld onder zijn beheer had. Deze djaksa-tinggi, Sunarjo, was dezelfde die in 1954 in het proces Jungschläger als openbaar aanklager was opgetreden, en zich toen bepaald geen vriend van de KPM had getoond. Dit beloofde niet veel goeds voor de heer Micka, noch voor de KPM.

Ik heb toen het uitgetypte verslag van het telefoongesprek tussen agent Makassar en het hoofdkantoor opgehaald en mij bij de heer Sunarjo gemeld, met de bedoeling hem aan te tonen dat het geld aan boord van de "Bontekoe" was gebracht op speciaal verzoek van een Indonesische militair/exporteur, zulks in het kader van de vanouds bestaande regeling "Remise Handelaren". De heer Sunarjo reageerde met de mededeling dat hij daar niets van geloofde, dat het verslag gefingeerd was, en dat naar zijn mening èn die van de militairen het geld bestemd was voor het financieren van een subversieve actie.

Mijn antwoord was dat als er zo over deze zaak werd gedacht en op valse grond de heer Micka gevangen werd gehouden mij dan niets anders restte dan mijn directie te adviseren om met onmiddellijke ingang de regeling "Remise Handelaren" in te trekken, zulks om moeilijkheden in de toekomst te voorkomen. Het gevolg daarvan zou dan wel zijn dat vooral de Kleine Sunda Eilanden daardoor zouden worden gedupeerd, omdat daar veel verschepingen tot stand kwamen juist door gebruikmaking van deze regeling. De heer Sunarjo reageerde daarop met de mededeling dat hij zo'n dreigement wel had verwacht. Ik kon onverrichterzake vertrekken.

Enige tijd na dit onderhoud werd de heer Micka op vrije voeten gesteld, en de dag daarna vertrok hij met het vliegtuig naar Singapore. De twee miljoen éénhonderdtachtigduizend rupiahs hebben wij niet teruggekregen. Inmiddels was namelijk de KPM, op 3 december 1957, door de vakbond "overgenomen".

6. HET EINDE VAN EEN CARRIÈRE.

(C. de Lathouder)

Als agent van de KPM had ik het gedurende de laatste maanden van 1957 in Semarang niet gemakkelijk. Het leven werd steeds onaangener. Als Hollander kon je op straat uitgescholden worden. Midden Java, vooral de omgeving van Semarang, was een communistisch broeinest. De haat tegen de Hollanders werd nog aangewakkerd door de opruiende redevoeringen van Soekarno, en allerlei opzweepende artikelen in de kranten, o.a. over de kwestie Jungschläger. Kreten als "usir belanda" en "bunuh belanda" waren niet van de lucht. Muren van huizen en kantoren werden beklad. Het neerhalen van de Nederlandse vlag en het verbranden ervan en het beledigen van de Koningin maakten het nog erger. Onderhandelingen die ik met vakbondsleiders moest voeren waren hard en zenuwslopend. De militairen die ik voor "eigen veiligheid" mee kreeg maakten er geen geheim van dat ze hun karabijn liever tegen mij zouden gebruiken dan mij bescherming te geven.

Op 3 december 1957 lag het ss. "Reael" op de rede van Semarang. De volgende ochtend, tijdens de bespreking van de expeditie aan boord, kreeg ik kennis van de radiotelefonische instructie van KPM Amsterdam aan de schepen om op te stomen naar de dichtstbijzijnde buitenlandse haven. Om hierop niet de aandacht te vestigen, werd het vertrek op 12.00 uur gesteld, eventueel met medeneming van het restant te lossen Semaranglading.

Op 5 december was de "Reael" terug op de rede van Semarang. Het bleek dat het schip door de meevarende Padang-koelies gedwongen was terug te keren naar Semarang. Van de militaire commandant van Semarang werd de opdracht gekregen dat het schip, in afwachting van nadere orders moest blijven liggen.

Op 7 december werd door de militaire commandant in opdracht van zijn regering beslag gelegd op het schip. De kapitein Plugge moest ik met militairen van het havencommando "voor diens eigen veiligheid" van boord halen. Kennelijk om te voorkomen dat hij met zijn schip zou verdwijnen van de rede van Semarang. Ik kreeg printah om de lading, inclusief die bestemd voor Surabaya, te lossen. Ik diende een officieel protest in bij de militaire commandant van Midden-Java tegen de gang van zaken. Hoewel de gezagvoerder eigenlijk geïnterneerd moest worden, kreeg ik van de commandant gedaan dat hij bij mij thuis mocht logeren, als ik de verantwoordelijkheid voor zijn verblijf op mij nam.

Op 9 december kreeg ik van de directie in Jakarta opdracht om vrouw en kinderen van mij en de tweede man van het agentschap te evacueren. Als agent van de KJCPL kon ik onze gezinnen, en het merendeel van de andere

Nederlandse evacués uit Semarang en omgeving "afvoeren" met KJCPL-schepen, zoals de "Tjiluwah", de "Tjiwangi" en de "Nieuw Holland". Veel Hollandse vrouwen met kinderen moesten we noodgedwongen als dekpassagiers in de tussendecken onderbrengen. Op 19 december moest ik voor onbepaalde tijd afscheid van vrouw en kinderen nemen. Ikzelf moest achterblijven "om de zaak draaiende te houden".

Reeds vanaf 9 december had ik de autoriteiten herhaaldelijk gewaarschuwd voor de risico's die het ss. "Reael" op de rede zou lopen in verband met de naderende westmoesson, en de moeilijkheden door het opraken van water en bunkers. Enige malen kon water geladen worden met behulp van een havensleepboot tegen absurd hoge prijzen. Proviandering van de wal stuitte niet op moeilijkheden. In verband met het opraken van de bunkers werd één ketel van het schip afgezet. De Indonesische bemanning verving intussen de Nederlandse vlag door de Indonesische vlag.

Op 18 januari deelde ik aan het militaire commando mee dat het schip verlaten moest worden als het niet onmiddellijk vertrok naar Surabaia. Daarop kreeg ik eindelijk orders om het schip naar Surabaia te laten vertrekken, onder commando van de Indonesische "stuurman lokaalvaart" Puliton. Deze moest in Surabaia het schip overdragen aan de commandant van het maritieme district Surabaia. Er ging een militaire bewaking mee. Op 19 januari om 10.00 vertrok het schip, onder commando van Puliton en met assistentie van de Nederlandse officieren. Het schip voer onder Indonesische vlag. Later hoorde ik dat Puliton bij aankomst in Surabaia van de maritiem commandant een schrobbering had gekregen omdat hij ten onrechte de Indonesische vlag had gevoerd. Gezagvoerder Plugge mocht niet met het schip meereizen. Die vertrok op 24 januari als passagier met het ms. "Tjiluwah" naar Surabaia, waar hij weer op zijn eigen schip werd geplaatst.

Op 22 maart kreeg ik van de directie een telegram om "spoedigst Jakartawaarts te vertrekken". De dreiging van Lloyds assuradeuren had tot resultaat dat men onze schepen zou moeten vrijgeven en dat deze met spoed uit de Indonesische havens moesten vertrekken. Met de trein was niet veilig; overzee kon ik niet weg. De KJCPL-vertegenwoordiger te Jakarta, die ik tot het laatst toe gediend heb, liet me door een employé met een auto ophalen. De leiding van het agentschap droeg ik over aan de oudste van mijn klerken, die met tranen in de ogen afscheid moest nemen van de laatste vertrekkende Hollander. Wat stond deze mensen, met soms 30 of 40 dienstjaren bij de KPM, te wachten? Nog enig pensioen, of niets?

Het zou mijn laatste grotere reis over de weg door Java zijn. Het was in die tijd bepaald niet overal veilig, doch we arriveerden na een dag rijden ongedeerd in het KPM-flatgebouw in Kebajoran, waar alles wat er over was aan Europees

personeel ondergebracht was. We werden ingedeeld op de in Tandjong Priok liggende schepen, en omdat niet voor ieder schip een bemanning voorhanden was zouden enkele coasters op sleeptouw worden genomen.

Ik werd geplaatst op de "Lariang". Volgens mijn monsterboekje zou ik de taken van roerganger en kok moeten vervullen. Ik had wel eens KPM-motorboten op de rede bestuurd, en was altijd een verwoed zeiler geweest, maar was dat voldoende ervaring? Stuurman Winkel kreeg het commando van de "Lariang". In de machinekamer wisten de werktuigkundigen de zaak prima draaiende houden. Totaal waren er 7 man aan boord, niet veel voor een schip dat normaal met zo'n 26 man voer.

Het zou ongeveer 6 dagen varen naar Singapore worden. Dat betekende 6 dagen dag- en nachtdienst draaien, met af en toe een hazeslaapje in een hut die vergeven was van de kakkerlakken. De stuurman/kapitein installeerde zich met een krossi-malas op de brug, zodat hij, ook als hij af en toe wegdommelde, steeds bij de hand was. In het begin zigzagde ik wel een beetje, aangezien het stuurmechanisme van een zeeschip wel iets anders luistert dan het roer van een motorboot of een zeiljacht. Het eten dat ik met het weinige keukengerei in de zeer verwaarloosde kombuis klaarmaakte, bestond voornamelijk uit rijst met een visje, of vlees uit blik en sajoer.

De dag na vertrek, reeds ver buiten de territoriale wateren, doemde plotseling met grote snelheid een in onze ogen enorm oorlogsschip, de "Groningen" naast ons op. Wij van ons kleine coastertje opkijkend tegen een grijs gevaarte dat zo'n tien of vijftien meter boven ons uittorende. Het maakte een overweldigende indruk op ons. Een officier met scheepsroeper vroeg of hij ons ergens mee van dienst kon zijn, voedsel of assistentie van de bemanning. We vroegen wat koude dranken, cigarettten en vers eten. Onze kapitein wilde geen marineman aan boord; hij wilde het karwei op eigen houtje klaren.

Al met al een avontuurlijke maar doodvermoeiende tocht. We waren blij toen we op 4 april voor Singapore ten anker gingen, en naar de wal konden. Een week later bracht de KLM mij naar Nederland, waar mijn vrouw op Schiphol mij opwachtte. Toen ik de volgende morgen op ons logeeradres ontwaakte, zag mijn middelste zoon van 5 mij en zei: "meneer, mijn vader heeft ook zo'n snor als U". Hij vond het blijkbaar niet gek dat er een vreemde meneer in het bed van zijn moeder lag.

Mijn ontslagbrief had ik inmiddels binnen. Dat was het einde van 19 tropenjaren, een periode die ik, ondanks alles, niet had willen missen.

7. DE OVERNAME VAN HET AGENTSCHAP ASAHAN.

(H.H. Schans)

Het agentschap Asahan was slechts bij relatief weinig KPM-ers bekend. De Deli-planters spraken van "KPM-Tandjong Balai". Tandjong Balai, gelegen aan Sumatra's Oostkust, op ca. 220 km van Medan, telde destijds ± 80.000 inwoners, hoofdzakelijk Bataks, verder veel Chinezen, en tenslotte één Nederlands gezin, dat van schrijver dezes, agent ter plaatse van de KPM.

De KPM kon in deze contreien niet bogen op het transport-monopolie, doch moest het hoofd bieden aan de concurrentie ter zee van de Straits Steamship Company, opererend vanuit Singapore, en over land van de onvolprezen Deli Spoorweg Maatschappij. Er moest dus regelmatig gedongen worden naar de gunsten van verladers, zoals de Hollands-Amerikaanse Rubber Mij. (later US-Rubber genaamd, om pragmatische redenen), La Société Financière de Caoutchouc, de Rubber Cultuur Mij. Amsterdam, en bovenal de puissant rijke en invloedrijke Chin Hock Rubber Company. Laatstgenoemde alleen al goed voor meer dan 50% van het ladingaanbod.

De bazen van Chin Hock hadden politieke invloed die reikte tot in regeringskringen in Jakarta. Begin december bereikte mij van hun kant de waarschuwing: De KPM-schepen worden in beslag genomen. Waarschijnlijk morgen al.....! Ieder van ons die in die tijd in Indonesië werkte zal zich herinneren dat de spanning rond de Nieuw-Guinea affaire al weken tevoren stelselmatig werd opgevoerd. Je voelde dat er wat te gebeuren stond, al wist je alleen niet wat, waar en hoe. Ondanks dat weigerde ik deze "kabar angin" te geloven.

We hadden die dag de belading van het coastertje "Sungei Bila" bijna klaar gekregen, nog een ton of wat rubber en dan de volgende dag vertrek naar Singapore, gebruik makend van het hoogtij van de namiddag. Als Chin Hock's bericht waar was, liepen we dus de kans dat de afvaart niet door zou gaan, en dat het schip morgen al aan de ketting zou liggen met al die tonnen rubber..... Enfin, ik geloofde er geen barst van, maar ging veiligheidshalve toch maar 's avonds aan boord om de Ambonense gezagvoerder te waarschuwen dat dergelijke geruchten de ronde deden. Hij geloofde het ook niet, maar zegde toe via zijn radio te proberen nadere berichten op te vangen.

De volgende morgen..... Eerst het scheepsjournaal ophalen bij de havenmeester. Neen, heer sjahbandar wist van niets, en wat dacht de tuan KPM wel? Pemerintah Indonesia bukan orang perompak! Vandaar naar de douane voor de uitvoervergunningstempels. KPM-schepen gepikt? Ha, ha, ha, onzin, indianenverhalen meneerr... Lichtelijk gerustgesteld naar de haven dus.

Ja, ja....., op de lege steiger een overvalwagen met circa 10 man Mobiele Brigade onder commando van een werkelijk briesende kwaai luitenant, en géén "Sungei Bila"! De frustratie van de jonge luitenant was natuurlijk alleszins begrijpelijk. Hij had zich immers van alles voorgesteld van het in beslag nemen van een kapal belanda, compleet met alle opvarenden en lading en wat niet al. Dat alle opvarenden landgenoten van hem waren deed minder ter zake.

Al deze teleurstelling werd nu op mij afgereageerd: waar ik het schip naar toe had laten varen, wat ik er wel mee gedaan had? Ik, als agèn, was toch verantwoordelijk voor het doen en laten van de kapitein van het schip. Hij zou de ALRI inseinen en dan werd het schip getorpedeerd, met alle gevolgen van dien voor mij, en zo maar door. Mijn bewering dat ik het ook niet wist en dat ik tenslotte hier ook stond met de scheepspapieren en de uitvoervergunningen, maakte bar weinig indruk. De goede man had kennelijk geen verstand van de scheepvaart en wat daar administratief bij kwam kijken.

Toen bleek dat hij niet tot rede te brengen was, heb ik hem en zijn patrouille uitgenodigd om dan maar in mijn achtertuin te komen spitten om te kijken of ik het schip daar de afgelopen nacht wellicht hoogstpersoonlijk had begraven. Dat had ik nou niet moeten zeggen....., want nu werd er een pistool getrokken en mocht ik in de overvalwagen plaatsnemen, die mij met gezwinde spoed bracht naar het hoofdbureau van politie te Tandjong Balai, teneinde te worden opgesloten in voorlopige hechtenis wegens het achterover drukken van een compleet schip.

Na het vertrek van de Mobrig-patrouille werd ik ogenblikkelijk uit de cel gehaald door de Commissaris zelve, die verklaarde knap malu te zijn, maar tja, wat wil je met die jonge Javanen (hijzelf was een Atjeher en wij kenden elkaar al anderhalf jaar). Ik heb op zijn vriendelijk verzoek nog een paar uur op zijn bureau doorgebracht onder het genot van veel kopi-es. Er was immers de kans dat de Mobrig-meneer terug zou komen, nietwaar?

Vroeg in de namiddag mocht ik naar huis terug. Mijn vrouw was keurig ingelicht door onze chauffeur, die van alles getuige was geweest, en ook door een politieagent die door de commissaris was gestuurd met het bericht dat er geen enkele reden tot ongerustheid was. Ik heb het kantoorpersoneel, dat zeer onder de indruk was, naar huis laten gaan. Er was voorlopig toch niets meer te werken. Ach, we lachten wel, maar met bar weinig plezier. Zeker niet toen bleek dat ik het gebeurde niet kon melden aan onze grote broer: agent Medan. Er was voor ons geen telefoonverbinding mogelijk. Of, zoals de centralist het uitdrukte: "Tuan, sajang 'tak bisa dapat hubungan, barangkali kawat kena monjet.....". Monjet, m'n zuster!

De oorzaak van deze verbindingsstoornis presenteerde zich de volgende morgen op mijn kantoor, in de persoon van de nieuwe militaire commandant, de kapitein Suparman. Gepoetst, gestreken, voorzien van een indrukwekkend pistool, kortom geknipt voor zijn opdracht, te weten op buitengewoon vriendelijke en hyperbeleefde wijze Nederlandertje pesten. Eén van zijn eerste maatregelen was ons woonhuis met het daarnaast gelegen kantoor te voorzien van 2 wachtposten van 2 man elk, achter zandzakken en bewapend met per post 1 mitrailleur en 1 stengun. Heer kapitein verklaarde dit beter te vinden voor onze veiligheid. De bevolking zou ons anders maar bedreigen, nietwaar?

De eerste dag in deze situatie vond ik mijn vier jaar oude zoontje spelend met een stengun van een van de wachtposten. Stenguns hadden geen veiligheidspal en in het geplaatste magazijn zaten geen spliterwten! Ik was zéér boos en heb dat op bescheiden wijze duidelijk gemaakt, wat men heel lachwekkend vond. Zo'n 8 weken lang heb ik mij door deze heren "beschermd" gevoeld! Vermakelijk was wel te constateren dat terwijl de ene wachtcommandant vond dat hij ons tegen de bevolking moest beschermen (de brens waren dan naar buiten gericht) zijn opvolger het gevaar aanwezig achtte dat wij eigenhandig de complete bevolking zouden uitroeien (de mitrailleurs wezen dan onze kant op).

We wenden er snel aan. Onze telefoon werkte na een paar dagen ook weer. Alleen....., als we wilden bellen, hetzij zakelijk dan wel privé, diende dit in het Maleis te gebeuren. Zo niet, wèg verbinding, en een snauw van de militaire afluisteraar. Agent Medan en ik hebben wat afgetjakapt in die tijd!

Ons enige vervoermiddel, een Fargo pick up, wekte al snel de hebzucht van het militaire gezag. Vorderen durfde onze kapitein nog net niet, maar wel elke dag pindjammen, compleet met chauffeur, die, terwijl hij nog altijd voor de wagen had gezorgd als ware zij zijn geliefde, nu moest gedogen dat er 20 soldaten met complete bewapening in werden gestouwd, die hij dan absoluut zinloos uren moest rondrijden over abominabel slechte paden in onze omgeving. Dat heette dan patrouilleren tegen eventuele Nederlandse parachutisten. Hoe verzinnen ze het!

Toen ik tegen deze gang van zaken bij de kapitein ging protesteren, vroeg hij me zeer beleefd waar ik de auto dan wel zo dringend voor nodig had. Niet voor het werk, had hij zelf al geconstateerd. Voor mij en mijn gezin privé dus. Toch goed dat ik erover begon, want hij had zojuist een nieuwe printah gekregen (lees: ter plekke verzonnen) dat de orang² belanda zich niet meer zonder meer mochten verplaatsen. Sajang betul, maar orders waren orders, nietwaar? Wilden wij voortaan onze burens bezoeken (veelal planters waarvan de dichtstbijzijnde circa 35 km verderop woonde), dan moest ik bij hem een schriftelijk verzoek daartoe indienen.

Bij buurman aangekomen diende ik aldaar mijn reisvergunning aan te bieden aan zijn militaire bewaker, die alsdan de tijd van aankomst noteerde, en bij vertrek de tijd van terugkeer. Thuisgekomen moest de reispas dan weer ingeleverd worden bij de wachtcommandant. Ziet U nu wel, tuan, dat wij de auto veel harder nodig hebben dan U. Mijn futiele verweer bestond eruit de kapitein te attenderen op het eigendomsrecht, waarop hij repliceerde dat alle KPM-eigendommen nu toebehoorden aan de Republiek Indonesia, dewelke hij, gezien de staat van oorlog, van rechtswege vertegenwoordigde. De door mij gevraagde schriftelijke bevestiging heb ik evenwel nooit gekregen.

Onder deze omstandigheden leefden wij naar Kerstmis 1957 toe. Hoe we ook zochten, een leidende ster, zoals destijds boven Bethlehem gehangen moet hebben, vonden wij niet. Wel ontvingen wij dubieuze telegrammen uit Jakarta van het hoofdkantoor, soms in het Nederlands, dan weer in het Maleis. Als de opdracht onschuldig leek, reageerde ik wel. Op andere, zoals die waarin mij werd opgedragen het kassaldo van het agentschap te melden, antwoordde ik niet, omdat ik tenslotte niet wist hoe vrij de verzender van deze opdracht was.

De eerste Nederlanders begonnen het gebied te verlaten. Eerst de vrouwen en kinderen, later ook de mannen. Alles in hiërarchische volgorde, zodat uiteindelijk slechts de administrateurs en andere bazen en baasjes overbleven. De meeste vrouwen en kinderen waren vóór de jaarwisseling vertrokken. Ons aller sociëteit, de Kisaran Club, was met Oud en Nieuw een zeer mannelijke soos. Mijn vrouw en ik werden 's middags geconfronteerd met het feit dat heer kapitein onze auto had gepikt. Dit keer zonder te vragen. Wij hebben toen de duurste taxi besteld die in Tandjong Balai te vinden was, voor "as long as it would take", en zijn daar 's avonds mee naar de club gereden, zonder het gebruikelijke pasjes ritueel af te werken. Geld zat in de agentschapskas, en dat behoorde immers aan de Republiek Indonesia? Zij onze auto, wij een taxi van de Republiek. De hele sfeer die avond en nacht was in hoofdzaak triest. Toen we bij opgaande zon thuishkwamen waren we volledig uitgeteld, mijn vrouw van het dansen met al die alleenstaande mannen, ik door de drank. Van die 1e januari herinner ik me niet veel meer.....

De volgende dag kregen we bericht van agent Medan dat men passage had geboekt voor mijn vrouw en kinderen op de "Tjiwangi" van de KJCPL, etd 4 januari van Belawan naar Singapore. Of ik het landtransport kon regelen. We hebben dezelfde avond onze kapitein uitgenodigd voor een nieuwjaarsborrel. De reispas had ik tevoren door onze boekhouder klaar laten maken, en toen het militaire gezag die avond genoeg had gezopen om de wereld voor een doedezak aan te zien heb ik hem laten tekenen voor het transport van vrouw en kinderen met bagage en voor mijzelf als begeleider. Het transport werd uitgevoerd met onze eigen pick up.

De volgende dag een stempel gehaald op zijn kantoor bij zijn adjudant. Sajang dat de kapitein er zelf niet was, maar Tuan Kapten was sakit sedikit..... Dat wist ik al. En wèg waren we. Na de volgende dag het gezin aan boord te hebben gebracht en met zeer gemengde gevoelens de "Tjiwangi" te hebben afgeduwd, ben ik, tegen alle welgemeende adviezen van collegae in Medan in, terug gegaan naar mijn standplaats. De directie had mij immers nog niet ontheven van mijn aanstelling als agent?

Toen ik 's avonds thuis kwam wachtte me een heel aparte verrassing: mijn inboedel was verdwenen, met uitzondering van de keukenuitrusting, een lemari-es, een bureau met stoel, een spenkast en een stretcher. De stretcher was door de koki liefdevol opgemaakt met een oude bultzak en door haar zelf uit de linnenkast gered beddegoed. Zelf wachtte zij mij bij de achterdeur op om me te vertellen dat de soldaten van Kaptèn Suparman de spullen hadden weggehaald. De volgende dag nodigde deze "heer" mij uit om bij hèm een borrel te komen drinken. Ik had hem nog nodig voor mijn eigen reispapieren t.z.t., dus kon ik mij geen ruzie permitteren; ik had immers enige tijd geleden ook al een schip achterover gedrukt..... Die avond heb ik dus op één van mijn eigen stoelen gezeten ten huize van de militaire commandant. Geen woord van verontschuldiging van zijn kant.

Uit deze periode herinner ik mij één telefoontje. Ik nam op met de min of meer verplichte kreet "KPM bitjara". Een zeer nasale stem aan de andere kant: You can cut that crap mister, try to speak a decent language please. You are speaking with the American consulate in Medan..... De strekking was dat men gehoord had van het personeel van US-Rubber dat ik de enige Nederlander was in Tandjong Balai en nogal gepest werd door de militairen. Of men wat voor mij kon doen, daar het Nederlandse consulaat niet in staat was om iets zinnigs te ondernemen. You need something? Just say it and we'll see what we can do. Ik heb ze bedankt, en was naderhand dichtbij een huilbui. Overspannen toestand. Maar inderdaad, van het Nederlandse consulaat heb ik nimmer iets gehoord of gezien.

Op 24 januari kwam er een brief van Agent Medan namens de directie in Jakarta, waarin mij werd opgedragen het agentschap over te geven aan onze boekhouder met 35 dienstjaren, hoofdklerk 2e klasse Mohammed Idris. Daarna diende ik mij zo spoedig mogelijk naar Medan te begeven voor repatriëring naar Nederland. Ik had medelijden met Idris. Hij durfde niet, hij kon het niet, hij was niet gewend aan zoveel verantwoordelijkheid, en nog een aantal smoezen meer. Uiteindelijk deed hij wat hij al 35 jaar gedaan had: zijn plicht. Het agentschap werd op 25 januari aan hem overgedragen onder streng militair toezicht.

Er kwam een laatste kabar angin van Chin Hock. De Sobsi (communistische vakbond) had een "spontane" massa-demonstratie georganiseerd aan het einde van de week, waarbij zij de Nederlandse vlag in het publiek zou verbranden.

Daar de KPM de enige Nederlandse vlag in Tandjong Balai bezat, heb ik die 's avonds tussen mijn kleren in de koffer gestopt. Verbranden hoefde van mij niet zo nodig. Diezelfde avond heb ik meer dan 50 flessen drank in de parit leeg laten lopen, onder het motto: ik niet, dan zij zeker niet!!! (Tot goed begrip: een doorsnee KPM-er placht een dergelijke hoeveelheid drank niet in huis te hebben; het waren de genereus aan mij afgestane restanten van eerder vertrokken bekenden van de plantages en van de DSM). De nog aanwezige keukenvoorraad had ik al aan de mij tot het laatste moment trouwe huisbedienden gegeven. De ijskast (nog zo'n oude van dik djatihout voor es-batu) aan de koki. Mijn laatste Engelse pockets aan de brave kapitein Suparman (hij las nauwelijks, en dan nog uitsluitend maleis) in ruil voor mijn surat djalan.

Mijn chauffeur Musa heeft me daarna naar Medan gebracht met onze eigen auto. In Medan gaf hij me de sleutels met de verklaring dat hij wel met de trein terugging, liever dan de auto door de militairen te laten vernielen. Zijn laatste woorden: Kalau pulang ke Negeri Belanda, kuntji motor saja harap tuan buang di laut sadja.

Toen ik enige dagen later van de kade te Belawan wegvoer met het ms. "Bintang" van de SMN zong Harry Belafonte via de geluidsinstallatie van het schip zijn Jamaica farewell, U weet wel: Sad to say, I'm on my way; I won't be back for many a day..... Ik was ècht niet blij.

8. DE LAATSTE ARCHIPELREIS VAN DE "VAN RIEBEECK".

(H. Wijnands)

Begin december 1957. Met het ms. "Van Riebeeck" onderweg van Tandjong Priok naar Belawan-Deli in Noord-Sumatra. Zoals gebruikelijk werd in de nacht vóór aankomst "daglicht" gevaren, dat betekende: met aangepaste snelheid varen om tegen daglicht in de monding van de Belawan-rivier aan te komen. De toch altijd wat moeilijke vaart op de rivier kon dan met goed zicht worden afgelegd. Heerlijk was dit opstomen met een opgaande zon, met rondom de kleine vissersbootjes en prauwen waarvan de bemanning meestal naar het grote schip zwaaide. Onvergetelijke ervaringen, zelfs nu nog, al is het meer dan 35 jaar geleden.

Uiteindelijk de aankomst in de haven, stuurboord uit, en dan werd met een bepaalde handigheid het schip op de stroom gedraaid en meerde het af aan de kade. Veel gezellige drukte om de aankomst van het schip te zien, met meestal zo'n 500 dekpasagiers aan boord. Daaronder vaak transmigranten die lang hadden gewacht op de reis naar een nieuw bestaan op Sumatra, in plaats van het overbevolkte en weinig perspectief biedende Java.

Steeds weer speelde dit soort zaken door je gedachten als je op de dag van aankomst om 4 uur 's ochtends aan de dagwacht begon. Zo was het ook op 4 december 1957. Niets wees er op dat het deze keer heel anders zou gaan dan normaal. Och, er waren nogal wat politieke moeilijkheden rond de Nieuw-Guinea kwestie, wat dreiging met acties tegen Nederlanders. Maar, was onze overtuiging, de KPM zou daar vast geen last van ondervinden. De KPM hoorde immers bij Indonesië. Zonder ons zouden het functioneren van de bevolking en de economie van het land niet goed mogelijk zijn.

Maar gedurende deze dagwacht op 4 december 1957 kwamen wij erachter dat er iets aan de hand was dat alles totaal zou veranderen. Oproepen en boodschappen vanuit Nederland. De KPM-directie in Djakarta was onbevoegd verklaard, en de directie werd met onmiddellijke ingang gevoerd vanuit Nederland. Opdracht aan alle KPM-schepen: Zo snel mogelijk weg uit de Indonesische wateren en andere dan Indonesische havens opzoeken om daar nadere instructies af te wachten. Dit door de marconist ontvangen bericht was aanleiding om 's morgens vroeg het schip stil te leggen om een korte scheepsraad te houden. Dat wil zeggen: overleg tussen gezagvoerder en officieren over wat ons te doen stond. Koers zetten naar Port Swettenham of eerst onze 500 dekpasagiers aan land zetten en dan leeg weer uitvaren? Voor het laatste werd unaniem gekozen. Wij voelden ons, ondanks de instructies vanuit Nederland, toch verantwoordelijk voor onze 500 dekpasagiers. Deze mensen rekenden en vertrouwden er toch op dat ze naar Belawan-Deli gingen. We zetten onze reis dus normaal voort.

Eenmaal aan de kade afgemeerd wees aanvankelijk niets op de problemen die we die ochtend vroeg hadden gehoord. Normaal gingen de passagiers van boord en werd met het lossen van de lading begonnen. Wel werd de blauwe vertrekvlag gehesen ten teken dat we weer spoedig zouden uitvaren. Er was voor gekozen om dan naar Port Swettenham te vertrekken, want dat was de kortste oversteek naar een niet-Indonesische haven. Een aantal van ons had toch wel wat moeite met deze situatie. Niet terug naar vrouw en kinderen in Djakarta, zoals anders. Twijfels over de verdere consequenties. Wij vertrouwden er tenslotte maar op dat het een zeer tijdelijke aangelegenheid zou zijn, want, immers, Indonesië en de KPM hadden elkaar nodig! Dit bleek achteraf echter een illusie. Zo ook dat we diezelfde dag nog wel zouden mogen vertrekken.

De havenmeester weigerde het vertrek op dezelfde dag: dat was niet conform de dienstregeling. Toen begrepen we dat het moeilijk zou worden om nog weg te komen. De volgende dag werd dit heel duidelijk: Militairen aan boord, waarbij de commandant ons mededeelde dat op zijn gezag het vertrek van de "Van Riebeeck" voor onbepaalde tijd was uitgesteld. Er zou ook niet geladen worden. We dienden nadere berichten van de commandant af te wachten. Een zestal bewapende militairen vatte post bij de gangway, op de brug, bij de ankerlier, het achterschip en bij de ingang van de machinekamer. Als we enigerlei activiteit wilden ontplooiën, zoals onderhoudswerk, dan moest dit bij de commandant worden gemeld.

De Indonesische crew aan boord gedroeg zich voorbeeldig. Mede door hun instelling voelden we ons niet onveilig. We hadden eigenlijk alleen zorgen om het thuisfront in Djakarta. Doordat andere rederijen, zoals de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Koninklijke Rotterdamse Lloyd normaal konden blijven varen, was contact met de familie door middel van brieven verzonden via de bemanningen van deze schepen mogelijk.

Inmiddels was ons verblijf in Belawan al tot enkele weken opgelopen. Gedurende die tijd werd een aantal plannen gemaakt om te ontsnappen, zoals trossen kappen, het schip laten wegdrijven op de stroom, en dan op een bepaald moment "volle kracht vooruit". Maar altijd had je te maken met het probleem van de militaire bewaking. Alle risico's werden afgewogen en werden steeds te groot bevonden. Helemaal een einde aan de ontsnappingsillusie kwam, toen we opdracht kregen de beide ankers met zoveel mogelijk ankerketting te vieren. Hierdoor werd ontsnappen eigenlijk onmogelijk. We konden niets anders doen dan maar afwachten.

In die periode ontstond er nog een vervelend incident. Bij het maken van een stel indicateurdiagrammen van een van de hulpmotoren dacht de bewapende bewaker dat er vanuit de machinekamer werd geschoten toen indicateurkranen werden doorgeblazen. Na wat uitleg, met medewerking van de Indonesische crew, werd de zaak gesust.

Inmiddels was het Kerst en Nieuwjaar geworden. Steeds meer kwamen er berichten dat het op Java voor de daar verblijvende Nederlanders er niet prettiger op werd. Men ging evacuatieplannen opzetten en daar ook uitvoering aan geven. Gelukkig bleef nog steeds de communicatie met Djakarta in stand, zodat we op de hoogte waren van de evacuatie van de KPM-vrouwen en kinderen, eerst naar Singapore, en later naar Nederland.

Voor ons werd het duidelijk dat het afgelopen was met de KPM als scheepvaartbedrijf in de archipel. De belangrijkste vraag was: "Wanneer kunnen we vertrekken". Het gehele schip was inmiddels schoongemaakt en geschilderd, en ook in de machinekamer was al het onderhoudswerk gedaan. Aan eten en drinken was gelukkig geen gebrek. We gingen ook regelmatig de wal op of met de bus naar Medan. Als er andere Nederlandse schepen binnen waren, gingen we op visite om de laatste berichten te horen en, niet te vergeten, post mee te geven voor de familie.

Even verderop in de haven lagen twee Sungei-coasters van de KPM. Ook die waren werkeloos, omdat ook voor hen het uitvaarverbod gold. Deze scheepjes hadden een volledig Indonesische bemanning. Die had de Nederlandse vlag verwisseld voor de Indonesische. Een vreemd gezicht. Om moeilijkheden te voorkomen werd er niet teveel aandacht aan geschonken.

Op een dag tegen het eind van januari 1958 kwamen er enkele hoge militaire autoriteiten aan boord om het schip te inspecteren. Spoedig werd duidelijk dat de "Van Riebeeck" werd gevorderd door het leger voor een troepentransport naar Padang. In West-Sumatra was een opstand aan de gang tegen de centrale regering in Djakarta, en militaire versterking daar werd nodig geacht. Na onderling overleg besloten wij ons niet te verzetten tegen deze reis, want, wie weet, misschien konden we daardoor ontsnappen. De tweede stuurman was ziek en die moesten we noodgedwongen in Medan in het ziekenhuis achterlaten. Hij werd later overgebracht naar Djakarta.

En zo begonnen we dan, na een lange rustperiode, het schip vaarklaar te maken. Het naar binnen halen van de ankers met de vele meters ketting werd een heel apart karwei. Alles was smerig en gedeeltelijk begroeid, zodat er, behalve schoonspuiten, soms met schrapers gewerkt moest worden om de ketting schoon in de kettingbak te krijgen. Weldra werd de lading aangevoerd, bestaande uit munitie, tenten, wapens en dergelijke.

Daarna werden met bussen de militairen aangevoerd, en na een korte inspectie op de kade gingen zij aan boord en maakten het zich gemakkelijk aan dek. Ook waren er een klein aantal vrouwen en kinderen mee. We schatten het totaal op ongeveer 500 mensen. Op de brug werd de wacht verscherpt, en werd met de

militaire commandant besproken welke koers hij wilde varen. We mochten niet "om de zuid", maar moesten "om de noord", langs Sabang, naar Padang. De gehele reis moest gevaren worden binnen de 12-mijls zone om te voorkomen dat de Koninklijke Marine, die met HMs "Groningen" in de Straat van Malakka patrouilleerde, zou ingrijpen.

De reis naar Padang verliep goed, en na het debarkeren van de militairen en het lossen van de lading kregen we te horen dat we terug moesten naar Belawan-Deli. We kregen een lading cement mee bestemd voor Sigli. Ook deze reis ging onder militair toezicht, waardoor de kans op ontsnappen wederom klein was. Zonder problemen kwamen we op de rede van Sigli, waar de lading cement op de gewone wijze via prauwen werd gelost. 's Nachts werd er niet gelost, en in stilte bleven we hopen dat HMs "Groningen" ons zou pakken, maar er gebeurde niets. Het was misschien ook wel wat te gevaarlijk geweest met die militaire bewaking aan boord. Na een paar dagen waren we gelost, en werd de reis met een leeg schip voortgezet naar Belawan-Deli, waar we afmeerden in het achterste deel van de haven. De ankers moesten wederom met zoveel mogelijk ketting gevierd worden. De Sungei-coasters werden aan de "Van Riebeeck" vastgelegd.

Ook na deze tussenreis, die achteraf de laatste reis van een KPM-schip in de archipel bleek te zijn geweest, konden we weer normaal de wal op en werd voldoende voedsel en drinken aan boord gebracht voor de Indonesische en de Nederlandse bemanning.

Een nieuwe geruchtenstroom kwam op gang met het bericht dat als de Indonesische autoriteiten de gehele KPM-vloot zouden vasthouden de verzekeraars van Lloyd's dan na 4 maanden tot uitbetaling van de verzekerde waarde van de vloot aan de eigenaars zouden overgaan. We moesten er dus rekening mee houden dat we in dat geval Indonesië zonder schip zouden moeten verlaten. Geen leuk idee.

Deze geruchten werden steeds sterker, totdat in maart 1958 de Indonesische immigratiedienst aan boord verscheen. De Indonesische bemanningen van de "Van Riebeeck" en de Sungei-coasters werden bij elkaar geroepen in de salon. Daar werd meegedeeld dat alle KPM-schepen uit de Indonesische wateren moesten verdwijnen en ook niet mochten terugkeren. De Indonesische crew werd daarbij voor de keuze gesteld: meegaan met het schip, met alle consequenties van dien, of ter plaatse de schepen verlaten. Grote beroering uiteraard.

Na een inventarisatie bleek het overgrote deel van de crew, inclusief de bemanning van de Sungei-coasters, er de voorkeur aan te geven in Indonesië te blijven.

Met deze wetenschap werd de vertrektijd vastgesteld en werden de officieren en een aantal, meest jongere, Indonesische bemanningsleden die met ons mee wilden, verdeeld over de drie schepen. De "Van Riebeeck" was geen groot probleem, maar hoe krijg je een Sungei-coaster aan de gang? Na wat oefenen en een korte proefvaart lukte dat. Wel wat vreemd, manoeuvreren met een keerkoppeling, maar het ging. Als eerste zouden de twee coasters, met de rood-witte vlag op het achterschip, vertrekken. Met drie stoten op de scheepshoorn werd zee gekozen, en een uurtje later vertrok ook de "Van Riebeeck" voorgoed uit Indonesië. Ondanks de vreugde van het vrij zijn en het nabije weerzien met familie toch een ontroerend ogenblik. De gehele afgestapte Indonesische crew stond op de kade. Tabeh mensen, en bedankt voor jullie steun en hulp in de afgelopen periode. Emoties aan weerszijden.

Na enige tijd haalde de "Van Riebeeck" de Sungei-coasters in. Zoals afgesproken zouden we buiten de 12-mijls zone op elkaar wachten. De "Van Riebeeck" kwam als eerste op de afgesproken plaats, maar weldra kwamen de coasters langs. Als eerste werd de Indonesische vlag op het achterschip van de coasters vervangen door de Nederlandse. Verder werd voedsel en drinken naar de coasters overgezet. Door de zeegang ging dat niet altijd even gemakkelijk. De totale bemanning werd zó over de drie schepen verdeeld dat er op elk schip "zes uur op zes uur af" gelopen kon worden. De geschatte vaartijd voor de "Van Riebeeck" was slechts een half etmaal, maar de coasters hadden er wel 36 uur voor nodig. Daarom hadden zij ook wat meer levensmiddelen nodig.

Nadat de koers was bepaald, werden de trossen losgegooid en gingen we richting Singapore. Net vertrokken werd er hevig getoeterd door één van de coasters. Na gestopt te zijn kwam die weer langs, nogal ruw, waardoor een deel van het stuurhuis werd beschadigd. We hadden nu eenmaal weinig vaarervaring met zulke kleine scheepjes. Het bleek dat men, na controle, er achter was gekomen dat men zonder drank aan boord zat, en dat behoefde toch wel een aanvulling. Met een paar volle kratten en flessen werd aan deze wens voldaan en kon de reis worden voortgezet.

Op de "Van Riebeeck" was het vreemd om met zo'n geheel leeg schip en met zo weinig bemanning te varen. Toch waren we ook een beetje trots, omdat we alle schepen uit Belawan konden overbrengen naar Singapore.

Singapore, waar we de volgende dag op de rede arriveerden. Blij dat we vrij waren, maar ook weemoedig omdat Indonesië voor de KPM was afgelopen.

9. MIJN LAATSTE KPM-REIS IN DE ARCHIPEL.

(H. Pronk)

Begin november 1957 laadde de "Swartenhondt" stukgoed in Djakarta met bestemming Makassar en Noord-Celebes (Udjung Pandan en Sulawesi Utara zou ik eigenlijk moeten zeggen) via Surabaya.

Ik had mijn vrouw gezegd dat dit mijn laatste reis zou worden. Het werken in Surabaya, waar wij woonden, werd steeds moeilijker, en het leven in deze stad steeds onveiliger. De huizen en gebouwen van Nederlanders werden beklad, er vonden diefstallen op grote schaal plaats, intimidatie en corruptie waren aan de orde van de dag. Onze gages waren op deze omstandigheden niet berekend.

Half november lag het schip te Makassar aan de kade afgemeerd en het vertrek was vastgesteld op 1700 uur. De meeste passagiers, waaronder veel militairen, kwamen 's morgens al opdagen. Het was een drukte, om niet te zeggen chaos, van jewelste. Honderden mensen, met uiteraard de nodige barang.

Opeens bleek dat wij met spoed moesten vertrekken. Ik vertelde de kapitein dat de stabiliteit minimaal was. De "Swartenhondt" was wat dat betreft toch al een zorgenkind. Ik stond nog aan dek en zag tot mijn grote verbazing dat de trossen werden losgegooid, en hoorde later dat de kapitein gedwongen was om te vertrekken.

Alle dekken waren volgepropt met passagiers, in en onder de sloepen, op de trappen, in dienstgangen en salons, en zelfs in de officiersverblijven. We kregen van de militairen gedaan dat het brugdek in ieder geval vrij bleef.

De volgende dag bij de kaartjescontrole bleken er 2650 passagiers en 170 honden aan boord te zijn. Velen hadden geen ticket. De toegestane capaciteit volgens het veiligheidscertificaat was 1500 dekpassagiers. Gelukkig was het mooi weer, maar de stabiliteit zat me toch niet lekker, want stel je voor dat er brand zou uitbreken. Dat zou de grootste scheepsramp aller tijden zijn geweest.

De reis ging via Donggala. Daar was het een regelrechte bende. Militairen confisqueerden de lichters, en alles wat van hun gading was werd gelost. Je reinste piraterij, maar tegen stenguns was niemand opgewassen.

Vóór donker werd het anker gelicht en koers gezet naar Menado. Bij aankomst aldaar waren de passagiers in een paar uur gedebarcéerd, een onbeschrijflijke bende achterlatend. Met man en macht hebben wij die avond nog schoon schip gemaakt.

Na een paar dagen lossen ging het schip door naar Gorontalo, alwaar werd leeggelost. Hier kregen wij nog 2 miljoen rupiahs van de agent, welk bedrag nog snel moest worden nageteld, voor afgifte aan het hoofdagentschap Makassar. De gebruikelijke manier van geld overmaken in die tijd.

Van Gorontalo naar Bitung om copra te laden. Dat laatste ging echter niet door, want op 3 december werd de gehele KPM-vloot stilgelegd, een actie geleid door de linkse vakbond SOBSI, en de centrale overheid nam het over door een uitvaarverbod voor alle KPM-schepen af te kondigen. Aan boord vond de overname plaats door de Javaanse bemanning, met als woordvoerder de kapiteinsbediende. De kapitein werd gezegd dat het schip door hen in beslag was genomen. We hebben nog even gedacht aan ontsnapping, maar dat bleek niet haalbaar. Daar lagen we dan, van de buitenwereld afgesneden.

Toen brak in Noord-Celebes de reeds lang verwachte opstand tegen de centrale regering in Djakarta uit, de zogenaamde "Permesta-beweging", met als aanvoerder de luitenant-kolonel Ventje Soemoel. We kregen van het rebellerende bewind opdracht om naar Menado op te stomen. Daar aangekomen lagen daar reeds de KPM-motorschepen "Kalabahi" en "Banjoewangi", die verder met ons hetzelfde lot deelden.

Op een dag kregen wij opdracht van de opstandelingen om een lading copra te halen uit Donggala. We kregen 12 gewapende militairen aan boord om ontsnapping te voorkomen. Van de KPM-directie uit Djakarta hadden wij instructies om moeilijkheden zoveel mogelijk te vermijden. De reis liep voorspoedig, en na leeglossing in Menado werd door de opstandelingen een reisje naar Gorontalo georganiseerd voor een zogenaamde "Permesta sportuitwisseling". Met al die jongelui ging het er vrolijk aan toe, alsof er niets aan de hand was.

Na de sportfestiviteiten in Gorontalo weer terug naar Menado. Daar vertelden we de stadscommandant dat verdere reizen er niet meer in zaten, omdat er praktisch geen olie meer aan boord was. Wat we er niet bij vertelden was dat er nog net genoeg olie over was om met economische snelheid Noord-Borneo of Nieuw-Guinea te halen.

Wat nu verder? Afwachten maar. De postverbindingen waren verbroken en er mocht niet geseind worden. Zo nu en dan kwamen er buitenlandse schepen om 's nachts te lossen (oorlogsmateriaal) en overdag copra te laden. Een soort ruilhandel blijkbaar.

Op één van die schepen zat een voormalige U-boot kapitein, die al eerder enige KPM-schepen naar Taiwan had gesleept voor de sloop. Hij nam alle post voor ons mee naar het agentschap Singapore.

Aan de wal werd nogal gefeest door de opstandelingen. De bevrijding van de onderdrukking vanuit Java moest gevierd worden. Op één van die feesten werd de état-major van de schepen ook uitgenodigd. Daar heb ik dan voor het eerst van mijn leven, zonder het te weten, hond gegeten. Erg gekruid. Het schijnt een lekkernij in Noord-Celebes te zijn.

Aan boord begon het voedselprobleem zich te openbaren, en niet te vergeten het altijd aanwezige zoetwaterprobleem. Regenwater werd wel opgevangen, maar was lang niet toereikend. Het meel was muf geworden; daarvan werden pannenkoeken gebakken. Verder drie keer per dag rijst, eerst nog met haring in tomatensaus, maar ook dat was snel afgelopen. Op de markt was nog groente te koop, hoewel mondjesmaat. Aan boord zaten 80 badjo's, die we gelukkig naar Makassar konden terugsturen. Van de Javaanse bemanning hadden we verder geen last. Zij zaten in de gegeven omstandigheden, waarin de bepaald niet Java-vriendelijke opstandelingen het voor het zeggen hadden, niet goed.

Onderhoud van het schip ging zoveel mogelijk normaal door. De ruimen en de dekken waren niet meer zo schoon geweest sinds de nieuwbouw! Electricische verlichting was er ook niet meer. Eerst werden stormlantaarns gebruikt, daarna kaarsen, en toen alles verbruikt was lag de "Swartenhondt" als een spookschip in de baai.

Op een gegeven dag, bij het ochtendgloren, verschenen er twee marineschepen van de centrale regering aan de einder en stoomden langzaam de baai in. Toen ze op schootsafstand waren, vrij dicht bij ons, schoten ze granaten af, over de schepen heen, op de vier olietanks van de Shell, die spoedig in lichtelaaie stonden. Er werd door de opstandelingen nog van de wal geschoten, echter zonder zichtbaar succes. Daarna verdween de marine weer in het niets. De dag daarop werden door een Mitchell-bommenwerper nog een paar bommen afgeworpen. Alle bewoners waren het binnenland in gevlucht, en Menado werd een verlaten stad.

Met de stadscommandant werden besprekingen gevoerd om te mogen vertrekken. We konden verder toch niets meer voor de opstandelingen doen, en daarbij was ons vertrek een uitdaging aan Djakarta! We kregen inderdaad toestemming om te vertrekken, en namen contact op met de Gouverneur van Nieuw-Guinea, die ons bescherming door de Nederlandse marine toezegde. In de stad werd bekend gemaakt dat Nederlanders en andere buitenlanders konden evacueren. We kregen 90 evacués aan boord.

Op 12 maart kregen we contact met Hr. Ms. "Evertsen" van de Koninklijke Marine. Het was een regenachtige en donkere nacht. De ankers van de drie schepen werden gelicht, en in konvooi, de "Swartenhondt" voorop, voeren we

de baai uit. Aan het eind van de baai hadden we de ontmoeting met Hr. Ms. "Evertsen". Er werden 12 gewapende mariniers naar ons overgevoerd voor bescherming van de officieren en de evacués. Onder escorte van de Koninklijke Marine werd koers gezet naar Sorong. Voorbij Morotai, waar een Indonesische basis gevestigd was, verliet het escorte het konvooi. Met een slakkengangetje ging het verder, en de stemming aan boord was opperbest.

's Avonds kwamen we in Sorong aan, waar we feestelijk werden binnengehaald. Ook kregen we de nodige proviand en drank. Na een paar dagen vertrokken we naar Manokwari, en van daar ging ik naar Nederland.

Of onze ontsnapping de KPM veel geholpen heeft? Hoe het zij: de KPM is niet meer. De "Swartenhondt" is er ook niet meer. Wel moet er in Indonesië nog een man rondlopen met de naam "Swartie Mohammed", van wie ik nog de geboorteakte heb opgemaakt.

Naschrift: Op 16 juni 1958 landden troepen van de centrale regering in Noord-Celebes en tien dagen later werd Manado bezet. De "Permesta-opstand" was onderdrukt.

10. VERSLAG ZEEKLAAR MAKEN EN VERTREK 15 KPM-SCHEPEN UIT TG. PRIOK.

(H.H.W. Groot)

Zaterdag 27 maart. Op vrijdag 21 maart 1958 werd de KPM-directie door de Indonesische autoriteiten ervan in kennis gesteld dat de in de archipel liggende schepen zouden worden teruggegeven en voor het einde van de maand vertrokken dienden te zijn, terwijl de kustvaart in Indonesië nimmer meer door de KPM zou mogen worden uitgeoefend.

De officieren van de te Tandjong Priok liggende 15 schepen logeerden vanaf 9 december 1957 in het Logeergebouw, terwijl de Indonesische bemanningen aan boord van de schepen waren gebleven. Reeds eerder was uitgemaakt dat de schepen alleen zouden worden overgenomen wanneer de Indonesische bemanningen van boord zouden zijn. Dit althans voor de te Tg. Priok liggende schepen, omdat het niet aanvaardbaar was dat met de in december 1957 muitende bemanningen thans weer naar zee zou worden vertrokken. Dit betekende dat met het handjevol officieren en walpersoneel de schepen moesten worden klaargemaakt en naar Singapore worden gebracht.

De moeilijkheid was dat de vrijkomende Indonesische bemanningen aan de wal moesten worden ondergebracht. Als oplossing werd gevonden dat het ms. Ophir als opvangschip dienst zou doen. De bemanning zou van boord en naar het Logeergebouw gaan, terwijl gelijktijdig het Logeergebouw door officieren en stafpersoneel zou worden ontruimd, die dan voorlopig onderdak zouden krijgen aan boord van het ms. Ophir. De overige schepen zouden daarna successievelijk ontruimd worden wat Indonesische bemanningen betreft, en onze officieren aan boord gaan. Het ms. Ophir werd op 27 maart vanuit de kom naar de eerste haven loods 2 versleept.

Vrijdag 28 maart. Om 7.00 uur zouden enige bussen en vrachtauto's voor officieren en stafpersoneel met hun bagage vanuit het Logeergebouw vertrekken. Het werd 11.00 uur omdat men blijkbaar geen kans zag de Indonesische bemanning zo vroeg reeds van boord te krijgen.

Instructies en werkschema's voor het klaarmaken van de schepen waren reeds half maart uitgereikt aan gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen en werkplaatschefs, zodat zodra men aan boord was men kon beginnen. Om 12.30 was een ieder aan boord.

Na bijna vier maanden van niets doen kon men nu weer aanpakken en beginnen aan de moeilijke opgave om in de kortst mogelijke tijd en met een minimum aan mankracht de schepen, te beginnen met het ms. Ophir, te inspecteren en zeeklaar te maken. Binnen de kortste keren was er aan boord van het ms. Ophir een bedrijvigheid van uitsluitend Europees personeel als nimmer tevoren.

Afgesproken werd om deze eerste dag niet langer dan tot 17.00 uur te werken, omdat na vier maanden van gedwongen niets doen en als uitzicht nog minstens een week hard werken, men de eerste dag al niet zodanig overwerkt moest raken dat men er de volgende dagen geen lust meer in zou hebben.

Zaterdag 29 maart. In de loop van de ochtend kon het ms. Ophir proefdraaien met beide hoofdmotoren. Om 8.45 uur ging de Indonesische bemanning van het ss. Bontekoe van boord en om half elf werd dit schip vrijgegeven, waarop allen die op de Ophir niet meer nodig waren naar de Bontekoe gingen. Ook hier werd veel werk verzet, en om 14.00 uur was alles beproefd en geïnspecteerd en was er zelfs al een half uur met de grote machine gedraaid.

Na de lunch op de Ophir gingen alle "bemanningen" met bagage naar hun respectievelijke schepen, die intussen waren ontruimd en vrijgegeven. Nagenoeg de gehele middag nam dit in beslag. Op enkele schepen werd daarna nog met inspecties begonnen, en toen ondergetekende om 16.30 uur een rondje langs alle schepen maakte, konden vele reeds mededelen de volgende dag te zullen proefdraaien. Op veel van de schepen werkte men tot laat in de avond door. Het leek of men onderling een wedstrijd hield wie het eerst gereed zou zijn voor vertrek. Hard is er de gehele dag door gezwoged, en er was slechts één leuze: Zo vlug mogelijk naar zee!

Besloten werd om het vertrek van het ms. Ophir en de op eigen kracht varende coasters Lariang en Leksula te stellen op de volgende dag te resp. 16.00 en 17.00 uur.

Zondag 30 maart. Een zware opgave was het ss. Tasman. Het gehele bedrijf stond af en de ketels moesten worden opgestookt. De gehele nacht van zaterdag op zondag heeft men doorgewerkt, en zondagochtend draaide het hulpbedrijf en kon met verdere inspectie worden begonnen.

In de loop van de ochtend en middag draaiden de mss. Balikpapan, Balanipa en Bandjermasin proef met de hoofdmotor, het ss. Plancius draaide in de middag met beide machines, en het ss. Tasman 's avonds om 20.00 uur. Het proefdraaien van aan de kade liggende schepen betekende het van te voren uitbrengen van extra trossen.

Het zwaartepunt was het proefdraaien van de beide coasters Lariang en Leksula, die in de middag moesten vertrekken. 's Morgens werden van beide coasters door onze duikers nog de schroeven schoongeschrapt. De bezetting van elk van deze coasters was zeer gering, en bestond aan dek slechts uit twee stuurlieden, met drie kantoormensen die moesten fungeren als roerganger en kok, en in de machinekamer slechts uit twee werktuigkundigen. Na de voorafgaande dagen van hard werken zeker een prestatie om dit aan te durven. Ze waren echter vol goede moed en hadden de overtuiging het wel te zullen klaren. Om 17.00 uur vertrok men.

Het ss. Sidajoe draaide in de middag ook proef met de grote machine, en bleek, evenals de Bontekoe, moeilijkheden met de condensor te hebben, waaraan tot de volgende ochtend moest worden gewerkt. Het ss. Blinjoe, te slepen door ss. Sidajoe, werd door de beide runners geheel gereed gemaakt voor vertrek. Ook hier moest stoom worden gestookt en is van nachtrust niet veel gekomen. Het ss. Van der Lijn zou gesleept worden door het ss. Bontekoe en werd overgenomen door een 2e werktuigkundige, die geheel alleen het schip gereed begon te maken, daarbij zelf nog moest stoken en het eten klaarmaken. In de loop van de dag kwamen echter de beide andere runners aan boord. Intussen werd ook de proviandering van alle schepen verzorgd, zo niet het belangrijkste dan toch wel een voornaam iets. Hard werken zonder een stevige maaltijd is immers uitgesloten, en wat het ergste is: het tast de stemming aan.

De spanning steeg toen het vertrekkur van de Ophir naderde, 16.00 uur. Zou het schip werkelijk vertrekken? Om 16.30 kwam het schip vrij van de kade. Even later voer het op eigen kracht, echter geheel vlaggeloo, voor de laatste maal de haven uit, en het behoeft geen nader betoog dat velen van ons even stil waren. Het gloriëtijdperk waarin het schip met de regelmaat van de klok de sneldienst bevoer was geschiedenis geworden.

Maandag 31 maart. Nog 12 schepen moesten deze dag de haven uit. Het plan was de drie Ba-schepen om 9.00 uur te laten vertrekken. Door oponthoud van de immigratie werd dit wat verlaat, doch om 12.00 uur waren ze buiten de pieren. Het ms. Balikpapan had de opdracht buiten de pieren ten anker te gaan om eventueel assistentie te verlenen aan het ss. Bontekoe, dat nog steeds moeilijkheden met de condensor had. In het uiterste geval zou het ms. Balikpapan in stede van het ss. Bontekoe het ss. Van der Lijn slepen.

Om 13.00 uur vertrok het ss. Tasman naar buiten de pieren en ging ten anker voor het opwachten van de beide te slepen coasters. Met sleepboothulp werden achtereenvolgens het ms. Letong, het ss. Blinjoe, het ms. Landak en het ss. Van der Lijn buiten de pieren gebracht en ten anker gelegd voor het maken van de sleepverbindingen. Intussen was ook het ss. Bontekoe naar buiten gestoomd.

Toen half maart het plan gereed was welke schepen er gesleept zouden worden, slaagde de surveydienst er met veel smoesjes in van elk der te slepen schepen een boeganker te ontsluiten en aan dek te leggen. Op die manier kon de ankerketting worden gevierd en de sleeptros door middel van een zware sluiting op de ankerketting worden aangesloten. Op alle gesleepte schepen lagen de sluitingen eveneens gereed. Toen dan ook de sleepboot Mars langs zij het ss. Sidajoe de sleeptros overnam, behoefde deze slechts op de ankerketting van het ss. Blinjoe te worden aangesloten. Met de reeds zeer vermoeide mensen was het echter geen eenvoudige opgave. Langzaam kwam de Mars in beweging en werd de zware en stugge sleeptros bijgestoken. Bij het ss. Blinjoe gekomen werd BB ankerketting ingehaald tot de laatste schalm voor de grondstopper kwam te liggen. Een tros

werd door de vrijgekomen ankerkluis gevierd, waaraan op de Mars de sleeptros werd vastgemaakt. Op deze wijze kon de sleeptros door de ankerkluis binnenboord worden gehaald met behulp van het ankerspil. Toen het oog van de sleeptros nabij het open schalmeinde van de ankerketting was gehaald, konden de sluitings, een van 8 ton en twee borgen van elk 3.6 ton, worden bevestigd. Het geheel werd daarna gevierd tot ruim 20 vadem ankerketting was bijgestoken. SB anker van de Blinjoe, waarmee het schip ten anker lag, werd langzaam ingehaald. Intussen had men met veel moeite de stugge sleeptros aan boord van het ss. Sidajoe op de beide achterste SB bolders belegd. Toen het anker van de Blinjoe vrij kwam van de bodem zakte het schip langzaam af en kwam in de sleeptros te hangen. Daarmee was ook deze manipulatie goed verlopen. De sleep Sidajoe/Blinjoe vertrok ten 17.49 uur.

Intussen zagen we voor de laatste maal het ss. Plancius de pieren uitdraaien en buiten ten anker gaan voor het overnemen van de stuurman die de Landak naar buiten had gebracht. Het was circa 18.15 uur geworden toen ook de Kaimana onder commando van de Chef Nautische Dienst als laatste uit de haven van Priok vertrok. Het was ons gelukt, met veel zwoegen, alle twaalf schepen te laten vertrekken, met slechts een uur en een kwartier ten achter op ons opgezette schema. Buiten de pieren werd nog hard gewerkt om de andere sleepverbindingen tot stand te brengen, hetgeen op gelijke wijze geschiedde als bij de Blinjoe. Voor zover wij vanaf het ss. Sidajoe konden waarnemen voeren om ca. 19.00 alle schepen, op weg naar Singapore.

Het bovenstaande geeft zeer summier weer wat te Tandjong Priok voor werk is verzet bij het zeeklaar maken en vertrekken van de schepen, die bijna vier maanden waren gedwongen stil te liggen. Volledig is dit verhaal zeker niet. Het voornaamste is wel geweest de buitengewoon prettige stemming waarin alles gebeurde. Gedurende alle drie de dagen werd geen wanklank gehoord, terwijl ook kritiek achterwege bleef. Men heeft van hoog tot laag hard, ja zeer hard gezwoegd, en het resultaat was dat vòòr 1 april alle schepen het zeegat uit waren.

11. DAGBOEK VAN DE SLEEPSREIS VAN HET SS. SIDAJOE MET HET SS. BLINJOE VAN TANDJONG PRIOK NAAR SINGAPORE.

(H.H.W. Groot)

Maandag 31 maart. Door de geringe machinekamerbezetting was het niet mogelijk dat het ss. Van der Lijn en het ss. Blinjoe, beide kolenstokers, op eigen kracht de reis zouden kunnen maken. Voor de stokers zou dit een te zware opgave zijn geweest. Besloten was dan ook dat het ss. Bontekoe het ss. Van der Lijn en het ss. Sidajoe het ss. Blinjoe zou slepen. Door het tekort aan nautisch personeel werden de beide coasters Landak en Letong gesleept door het ss. Tasman.

De totale bemanning van het ss. Sidajoe, 2475 BRT, bestond uit 2 nautische officieren, 3 technische officieren, en 7 walmensen. Aan boord van het ss. Blinjoe bevonden zich slechts 3 runners.

Om 17.49 gingen we op stap. Een ieder aan boord was zeer vermoeid van het werk der laatste dagen, doch opgewekt. De tijd ontbrak om 's middags te lunchen en daarom waren we blij dat onze "kok" na vertrek de keuken in dook en een redelijk menu klaar toverde. Helaas waren de boontjes aangebrand, doch de biefstuk was prima. Met 60 omwentelingen per minuut verdwenen we in de duisternis en lieten Priok voorgoed achter ons.

Van 20.00 tot 24.00 uur stond ondergetekende op de brug, afwisselend een uur sturen en een uur uitkijk. In de machinekamer viel nog veel te doen, maar met wat improvisatie werd de nacht doorgesukkeld. Om 22.00 uur werd Edam gepeild. Wat waren we blij toen de klok middernacht aanwees en onze wacht er op zat. Om half één lagen we in onze kooi, doch slapen ging niet erg, vermoedelijk waren we te moe.

Dinsdag 1 april. In de loop van de nacht werden we gepasseerd door het ss. Tasman met de beide coasters op sleep. Na het ontbijt begonnen de huishoudelijke werkzaamheden, tanken en bilges werden gepeild, terwijl vanzelfsprekend de sleeptros met sleep alle aandacht had. Om 9 uur werd gestopt voor het verwisselen van de condensaatpomp, wat een warm karweitje was, vooral als men dat niet meer gewend is. Om 10 uur konden we echter weer draaien en was alles in orde. De stemming was prima, het weer prachtig.

Om 13.00 uur moest plotseling worden gemanoeuvrerd vanwege het hevig gieren van de sleep. De volgende dag zouden we vernemen wat hiervan de oorzaak was. Het was jammer dat onze radiotelefoniezender defect bleek, zodat we met de buitenwereld geen verbinding konden krijgen.

De ontvanger was echter in orde. Door de kijker zagen we dat er op het ss. Blinjoe iets niet in orde was met het sturen. Voortdurend zagen we iemand met de handstuurinrichting op het achterschip werken, hetgeen vanzelfsprekend een zwaar karwei was en niet lang zou kunnen worden volgehouden.

's Avonds werd van de Kaimana, het "commandoschip", door de radiotelefonie het volgende bericht ontvangen:

Bontekoe ernstige condensor moeilijkheden en is voor twee dagen ten anker. Plancius heeft machinemoeilijkheden en hoopt vandaag weer door te varen. Kaimana ten anker voor eventuele assistentie. Overige Priokschepen geen moeilijkheden. Barentsz van Surabaya BB hoofdmotor buiten werking, varen alleen op SB hoofdmotor verder, maken nog 5.5 mijl. Waikelo ter assistentie naar groep Barentsz.

Woensdag 2 april. Graag zouden we verbinding willen maken met het ss. Blinjoe om te vernemen hoe het daar aan boord ging. In de loop van de ochtend kwamen we op het idee om een reddingvest aan een talie te laten zakken, die dan door de Blinjoe moest worden opgepikt. We vonden twee rollen schiemansgaren, bonden aan de uiteinden een zwemvest met daarin een fles waarin een brief. Het lukte ons deze over te krijgen. De dubbele lijn werd aan boord van het ss. Blinjoe aaneen geknoopt, evenals bij ons, waardoor dus een lijn zonder eind was verkregen die van ons achterschip via het voorschip van het ss. Blinjoe liep. In de brief verzochten wij ons over de toestand aan boord in te lichten. Om 12.15 uur ontvingen wij op deze wijze per flessenpost de volgende brief terug:

Hallo, hier Blinjoe. Hier is alles oké. De eerste dag wat pech, eerst grote keteldeksels lek, al het water er uit. Cochran ketel opgestookt. Hiervoor eerst luikplanken stuk gehakt. Stuurmachine overgezet op hand- stuur, maar dit wilde niet goed lukken, vandaar gisteren dat heen en weer gezwaai. Bij voldoende stoom weer op stoomstuur gezet. 't Is wel zwaar voor ons drieën, we hadden nog best een mannetje kunnen gebruiken. Wil je stoom houden, dan moet je constant bij de ketel blijven, maar als we geen verdere pech krijgen redden we het wel. Touw van de lijn hope-loos in de knoop, verbind nieuwe lijn, dat zal wel beter gaan. Allemaal de groeten en goede vaart.

Dat een en ander zwaar was voor de drie runners konden we begrijpen. Behalve stoken, tremmen en sturen moest er ook nog eten gekookt worden en nog vele andere niet onbelangrijke werkjes worden verricht.

Ons lunchmenu voor deze dag bestond uit snert. Om 12.00 uur rookte de Blinjoe weer ten teken dat de kleine ketel stoom leverde en weer kon worden meegestuurd. Ons vermoeden was dat daar aan boord van koken wel niet veel terecht zou komen, en dus kregen we het idee om een pot snert via de lijn naar de Blinjoe over te trekken.

Een grote karaf werd gevuld met onze overheerlijke snert, een prop erop, en het geheel met een begeleidende brief in een plastic zak aan onze verbindinglijn gehangen. Een rauwe kreet "Ahoy Blinjoe" was voldoende om de aandacht te trekken, en even later bengelde de karaf met snert tussen Sidajoe en Blinjoe, om af en toe geheel onder het wateroppervlak te verdwijnen. Een hoeraatje ging op toen de karaf heelhuids de Blinjoe bereikte. Om 18.00 uur ontvingen we op dezelfde wijze het volgende bericht:

De fles met snert in goede welstand ontvangen.....We moesten wel even lachen, we hebben namelijk zelf ook een pot soep gekookt waar de lepel in kan staan en voldoende voor de reis. We vonden hier nog een paar kippen die we in plaats van klui f er in hebben gedaan. Als jullie nog tekort aan vlees komen, hier hangt nog een hele bout, en we zijn bang dat hij bederft omdat we alleen de kleine dynamo bij kunnen houden. We kunnen die ook wel via de lijn overtrekken, een beetje zout water mag niet hinderen. Verder het beste van ons drieën en welterusten; tot morgen. Onze steun was dus blijkbaar niet direct nodig geweest.

Het bleef prachtig weer en de vaart varieerde van 3 tot 5 mijl per uur. Om 19.30 uur ontvingen we het volgende radiotelefoniebericht van het ms. Barentsz:

Constateerden scheur in cilinder I BB horizontaal dam koeluitlaat voorzijde, lopen nu met SB motor 5 mijl; hebben hedenmiddag BB motor geprobeerd op vijf poten, kan deze in geval van nood gebruiken. Draaiden hedennacht 24.00 uur Straat Karimata in. Waikelo ligt bij ons. Kaimana hedenmiddag om 17.00 teruggestoomd om Plancius te zoeken, geeft geen antwoord op radio. Positie Plancius plm. 23' bewesten Edam met machineschade.

Het bericht van het ms. Barentsz was niet zo mooi, doch men kon varen en dat was het voornaamste. In het uiterste geval zou het ms. Waikelo het ms. Barentsz op sleeptouw kunnen nemen. Bij de indeling van de konvoeien hadden we hiermee rekening gehouden. De stemming was nog steeds prima en we begonnen een beetje bij te komen.

Donderdag 3 april. Om 7.30 vernamen we de volgende berichten per radiotelefonie:

Karaton (Ambon) ook onderweg naar Singapore. Plancius en Bontekoe varen ook weer. Plancius en Kaimana bij elkaar. Hr. Ms. Groningen in Straat Karimata bij konvooi Barentsz. Kalianda (Makassar) ook onderweg. Karaton Woensdag 14.00 uur vertrokken van Ambon. Plancius zender kapot. Ophir en Karossa (Palembang) reeds aangekomen. Bagan ook vertrokken, vaart samen met Kalianda (beide van Makassar), bemanning 6 man op Kalianda. Bagan gezagvoerder Noordenne (agent Makassar) en 4 officieren. Beide schepen geen Indonesische bemanning aan boord. Snelheid Plancius 8'.

Het weer was nog steeds schitterend en de zee spiegelglad. Er stond echter nogal wat stroom, die onze toch al niet te hoge snelheid nog meer verminderde. Er waren tijden dat niet meer dan een kleine 3 mijl werd behaald.

Om 18.00 uur werden de volgende berichten per telefonie ontvangen:

Larantuka stoomt van Singapore naar 37' oost van Discovery Oostbank alwaar hij morgenochtend de Kaimana treft en personeel afgeeft dat zich aan boord bevindt. Stoomt daarna terug naar Singapore. Van Riebeeck (Belawan) vandaag aangekomen in Singapore. Karaton (Ambon) geen Indonesische bemanning aan boord, 7 officieren en 4 passagiers waaronder 2 dames die voor het eten zorgen.

Op deze wijze bleven we toch enigszins op de hoogte van de positie der overige schepen.

Via onze flessenpost ontvingen we van de Blinjoe het volgende epistel:

Hallo Sidajoe, hier met Blinjoe. Goede morgen allemaal. Hier is alles oké, we varen vandaag stoomloos en gaan over op handstuur, d.w.z. alleen sturen als het werkelijk nodig is. We gaan de vlampijpen vandaag schoonmaken van de kleine ketel. We kunnen haast geen stoom houden, want de pijpen zijn dichtgegroeid, maar we hopen dat voor vanavond alles weer in orde is.....

Onze drie Blinjoe-runners hebben het deze reis ook niet cadeau gekregen, na alle ellende nu nog vlampijpen vegen. Op al hun vragen werden ze door ons direct ingelicht, terwijl wij tevens het door ons ontvangen nieuws doorgaven. Beide ketels aan boord van de Blinjoe stonden dus buiten bedrijf, en dit betekende dat 's avonds de petroleumlichten moesten worden ontstoken. Het was gedurende de nacht aan de snelheid heel goed te merken dat men niet meestuurde.

Vrijdag 4 april. Goede Vrijdag. Het was een kalme dag en er viel niets bijzonders te beleven. Veel vaart hadden we niet. Via de telefoon ontvingen wij om 12.30 uur nog het volgende bericht:

Kaimana om oost om Kalianda (Ambon) tegemoet te varen. Hulpmotoren en aggregaat van Toba defect, kan alleen definitief ankeren, niet tussentijds.

De flessenpost van de Blinjoe meldde aan de "geachte lijntrekkers" dat de kleine ketel weer brandde en er weer met stoom gestuurd werd.

Om 19.00 uur kwam via de telefonie het volgende bericht:

Camphuys sleep zware stroom tegen, voorlopige aankomst maandagmorgen. Camphuys stelt voor dat Barentsz en Waikelo de Camphuys in de steek laten. Raad van Bestuur zond telegram ter verwelkoming gezagvoerders, officieren en Ned. walpersoneel bij aankomst Singapore. Tasman verwacht zaterdag vm. aan te komen, vaart 6'.

Zonder veel moeilijkheden kwam ook aan deze dag een einde en begonnen we aardig op te schieten in de richting Singapore.

Zaterdag 5 april. Het mooie weer bleef aanhouden, en ook deze dag ging zonder moeilijkheden voorbij. We sukkelden langzaam doch met een constant gangetje van tussen de 3 en 5 mijl verder.

Om ongeveer 17.30 uur verscheen er aan de horizon een schip waarvan het silhouet op een oorlogsschip leek. We wisten dat de Nederlandse Marine op onze route zou patrouilleren, zodat het zeer goed mogelijk was dat Hr. Ms. Groningen, die we ook reeds meerdere malen door de telefonie hadden beluisterd, ons een bezoek zou brengen. Inderdaad werd even later het rood-wit- blauw van de vlag zichtbaar, en weer even later seinde men met de lamp: "Goede middag Sidajoe, hier de Groningen; blij U te zien; heeft U bijzonderheden". De Sidajoe seinde terug: "Verzoeken doorgegeven Singapore eta 7e daglicht. Telefonie defect, ontvanger goed. Hartelijk dank voor Uw medewerking en tot ziens". Daarna kwam Hr. Ms. Groningen op plm. 75 meter afstand en praaide via de scheepsradio-installatie: "Kunnen wij nog iets anders voor U doen? Wij komen regelmatig bij U kijken. De Bontekoe zit plm. 14' achter U met Van der Lijn op sleep en loopt 5 mijl. Vrolijk Pasen". De Sidajoe antwoordde: "Wij hebben niets anders nodig. Wij lopen 3.5 mijl". Het was een aardige onderbreking en een uitbundig armgezwaai toen onze oorlogsbodem weer verdween. Om ongeveer 18.00 uur zagen we juist boven de kim de masten van twee bij elkaar liggende schepen; dit was de sleep Bontekoe/Van der Lijn. Inderdaad kwam vanaf dat moment Hr. Ms. Groningen ons regelmatig opzoeken.

Zondag 6 april. Zo gingen we dan op deze reis de laatste volle zeedag in. Het was eerste Paasdag. Na vertrek uit Priok was nog een doos Heineken bier gevonden en die was bewaard voor de Pasen. Er kon ook niet met de traditie gebroken worden om een afscheidsdiner te geven. Het smaakte prima, de champagne was helaas bedorven. Om half acht luisterden wij door de telefonie het volgende gesprek af, gevoerd tussen Hr. Ms. Groningen en het ms. Camphuys:

Camphuys: "Hallo Groningen, hier Camphuys. Wij hebben heerlijk krentenbrood aan boord, zou U een krentenbrood willen overnemen in ruil voor een slof sigaretten?"

Groningen: "Wij hebben hier aan boord zelf krentenbrood, maar wij zullen U zo dadelijk een slof sigaretten brengen".

Camphuys: "Heel hartelijk bedankt. Schiet U de slof sigaretten over met lijn of brengt U deze per motorsloep?"

Groningen: "Wij brengen U de sigaretten per motorsloep". Het was een teken van prettige samenwerking.

Langzaam stoomden we nu af op straat Singapore. Het ss. Bontekoe met ss. Van der Lijn op sleep liep ons steeds meer in, doch bleef altijd nog achter ons. Om ongeveer 22.00 uur wendden we de steven en werd teruggestoomd omdat we anders vòòr daglicht zouden aankomen. Even later volgde de sleep Bontekoe/Van der Lijn dit voorbeeld.

Aan de kim werden vier schepen zichtbaar, welke even later bleken te zijn de sleep Camphuys/Valentijn, begeleid

door de schepen Barentsz en Waikelo. Om 24.00 uur lagen we weer op koers naar Singapore. De sleep Bontekoe/Van der Lijn was reeds eerder teruggekeerd.

Maandag 7 april, Tweede Paasdag. De laatste dag aan boord van het ss. Sidajoe was ingegaan. Voor de machinekamer niet de gemakkelijkste van de reis. De pompen gaven het sein dat het niet te lang meer moest duren. Vanaf de vorige avond was men constant bezig de zaak gaande te houden. Het was voor allen vroeg dag om van de aankomst maar niets te missen. Bij het aanbreken van de dag werd voor het eerst sedert vier maanden weer de Maatschappij-vlag in top gehesen. Van de weeromstuit eerst op zijn kop, hetgeen de gezagvoerder tijdig in de gaten had. We dreven verder, afwisselend met gestopte of langzaam draaiende machine.

Achtereenvolgens werden Camphuys en Bontekoe van hun sleeplast ontdaan en verdwenen Valentijn en Van der Lijn elk tussen twee sleepboten naar hun ankerplaats. Intussen stoomde het ms. Barentsz ons voorbij, terwijl wij een laatste rondtorn maakten, in afwachting van de sleepboten. Om kwart over tien maakt het agentschapsbootje vast en om 10.25 uur kwam de eerste sleepboot langszij van de Blinjoe. Tegen elven was de sleeptros aan boord van de Blinjoe ontsloten en om 11.30 was de zware tros als laatste werk door ons aan boord van de Sidajoe gehaald.

Een vermoeiende doch in alle opzichten prettige sleepreis was ten einde.

12. NABESCHOUWING.

(R.P. Disse)

Bij een groot deel van de Nederlandse bevolking heeft de mening postgevat dat het eilandenrijk Indonesië gedurende 350 jaar door Nederland werd gekoloniseerd. Dit is echter een misvatting. Wie het boek van Pierre Heijboer "Klamboes, Klewangs, Klapperbomen" leest, zal merken dat de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) na de bezetting van Ambon in 1605 nog tenminste 9 grote gewapende acties heeft moeten voeren ter uitbreiding en beveiliging van haar territorium. Toen deze eerste multinational ter wereld in het jaar 1798 vrijwel failliet was heeft de staat (toen de Bataafse Republiek) de VOC-bezittingen, waaronder haar "grondgebied" in de oost werd gerekend, voor een bedrag van 134 miljoen gulden overgenomen. De bevolking van de archipel werd daarbij geacht Nederlands-Indisch onderdaan te zijn geworden.

Gerekend vanaf 1800 heeft de Nederlandse regering 19 militaire acties moeten voeren om het gehele gebied onder haar gezag te plaatsen. De laatste acties waren die tegen de Toradja's en in de Bataklanden in 1907. Daarna kwamen geen militaire operaties op grote schaal meer voor, en werd de toestand overal als rustig en veilig beschouwd. Maar onder de oppervlakte bleef het broeien.

Het hebben en besturen van, alsmede het werken in een kolonie brengt bijna automatisch met zich mee dat de kolonisator zich superieur voelt aan de gekoloniseerde. Er kon immers maar één de baas zijn. Dat gold niet alleen voor de Nederlanders, maar evenzeer voor de Engelsen, de Fransen en de Amerikanen in hun koloniale gebieden. Zolang de politieke situatie daar stabiel was en er zich geen spanningen voordeden, kon de kolonisator zich een houding van superioriteit veroorloven. Voor het eenvoudige deel van de gekoloniseerde bevolking was dat geen probleem. Dat was immers van oudsher al gewend zich te schikken naar de wensen van hun meerderen van eigen bloede. Maar er kwam van lieverlee verandering in deze toestand.

Vanaf het begin van de twintiger jaren studeerde een aantal Indonesiërs op universiteiten in Nederland. Velen van hen waren afkomstig uit gegoede Indonesische kringen. Zij waren lid van de diverse studenten corpora, lid van de studentensociëteiten, en gingen op voet van gelijkheid met hun Nederlandse medestudenten om. Na het beëindigen van hun studie keerden zij naar hun vaderland (Nederlands-Indië) terug, waar zij door de daar werkende Nederlanders, velen zonder universitaire opleiding, niet als gelijken werden aanvaard. Men ging immers niet met "inlanders" om! Voor hen was geen plaats in het bedrijfsleven, in de handel, de scheepvaart, het bankwezen en de industrie. Slechts een enkeling slaagde erin een positie in de cultures te veroveren, maar niet in de hogere echelons.

Bij het Nederlands-Indische gouvernement lagen hun kansen iets gunstiger. In de wereld van de ambtenarij brachten sommigen het tot hoge posities, bijv. als vice-president van de Raad van Indië (het advieslichaam van de landvoogd), als lid van de Volksraad, lector aan de rechtshogeschool te Batavia of controleur bij het Binnenlands Bestuur. Ook werden op enkele grote plaatsen (o.a. Buitenzorg en Madioen) Indonesiërs als burgemeester aangesteld. In de Nederlandse regering in ballingschap in Londen (onder Gerbrandy) bevond zich zelfs een tweetal zeer loyale Indonesiërs als minister. Maar al met al bleef het bij een beperkt aantal geslaagden. Ook bij het Koninklijk Nederlands-Indische leger (KNIL) bracht een klein aantal Indonesiërs het tot hogere rangen (majoor), maar daarvoor moest men wel eerst een opleiding aan de KMA te Breda hebben gevolgd.

De hierboven geschetste situatie gold vanzelfsprekend ook voor de grote groep die een MULO- of middelbare opleiding hadden genoten. Het merendeel van hen legde zich neer bij het feit dat zij genoeg moesten nemen met een ondergeschikte positie. Maar er waren ook velen die dat niet accepteerden. Zo ontstond een grote groep ontevreden, die zich aansloten bij de sedert de jaren twintig opgerichte politieke partijen, die erop gericht waren het inheemse nationalisme en het vrijheidsstreven te ontwikkelen. Het was te verwachten dat deze gang van zaken de regering in Den Haag niet welgevallig was. Degene die blij gaf van nationalistische gevoelens en ageerde tegen het Nederlandse gezag, werd in de kraag gegrepen en verbannen.

De toestand veranderde geheel door de capitulatie van de Nederlands-Indische regering voor het Japanse oorlogsgeweld. De bannelingen en zij die zich stelselmatig door ons vernederd hadden gevoeld, roken de vrijheid, waarin zij aanvankelijk door de Japanse bezetter werden gesteund. Zij hadden gezien hoe de vroegere blanke overheersers door een Aziatisch volk waren verslagen, hoe dezen als slaven werden afgevoerd en tewerkgesteld, en hoe hun vrouwen en kinderen in concentratiekampen werden opgesloten. Het Indonesische nationalisme bloeide op als nooit tevoren.

Daarbij kwam dat H.M. Koningin Wilhelmina in haar toespraak voor Radio Oranje op 6 december 1942 had laten doorschemeren dat Indonesië (zij sprak niet van Nederlands-Indië) na de oorlog haar eigen inwendige aangelegenheden in zelfstandigheid en op eigen kracht zou kunnen behartigen (binnen één Rijksverband), vooropgesteld natuurlijk dat Japan de oorlog zou verliezen. Het spreekt vanzelf dat voor Ir. Soekarno (in Bandoeng afgestudeerd en nooit in Nederland geweest) de woorden van Koningin Wilhelmina een belofte van zelfstandigheid inhielden.

De praktijk bleek achteraf anders uit te pakken. Na de oorlog keerden de Nederlanders terug. Zij hervatten hun vooroorlogse werkzaamheden en zetten de vooroorlogse afstandelijkheid voort alsof er niets was gebeurd. De Nederlandse regering liet zich daarbij niet van haar beste zijde zien. Men eiste het bestuur over de kolonie weer op. Na veel geharrewar over en weer moest de Nederlandse regering twee militaire operaties ondernemen, waarvoor 100.000 Nederlandse vrijwilligers en dienstplichtigen naar Indonesië werden gezonden. Als gevolg van deze acties lieten aan Nederlandse en aan Indonesische kant vele duizenden het leven.

Tenslotte was Nederland in 1949 bereid de soevereiniteit over het voormalige Nederlands-Indië, met uitzondering van Nieuw-Guinea, aan de "opstandige" Indonesische regering over te dragen. Over Nieuw-Guinea werd nog tot 1962 politieke strijd gevoerd. Daarna kwam ook dat gebied onder Indonesisch gezag.

Met het overdragen van de soevereiniteit waren de strubbelingen echter nog niet van de baan. De Indonesiër werd daarmee in feite nog geen baas in eigen huis. De scheepvaartverbindingen tussen de eigen gebiedsdelen waren in handen van een buitenlandse maatschappij (de KPM). Hetzelfde gold voor de handel, het bankwezen, de industrie en de cultures. Om daarin verandering te brengen moest een geheel andere aanpak worden gevolgd. Niet via diplomatiek overleg, zo had de praktijk geleerd. De enige manier was om de Nederlanders te dwingen hun activiteiten in Indonesië te staken. Dat was de eigenlijke reden van de "onwettige" bezetting van de Nederlandse bedrijven. Men wilde gewoon van ons af.

In wezen koesterden de Indonesiërs geen haat tegen de Nederlanders. Men had zeker waardering voor het goede dat wij er hadden gebracht, zoals de zorg voor de volksgezondheid, de werkgelegenheid en het onderwijs, al was dat laatste gezien het bevolkingsaantal wat aan de zuinige kant geweest. Wij van onze kant hebben ons onvoldoende gerealiseerd, dat het beeld van Nederlands-Indië/Indonesië na de oorlog dat van geheel Azië was. Dat de dominerende rol van de blanke in de Pacific was uitgespeeld. Dat gold ook voor de Engelsen, de Fransen en de Amerikanen in hun voormalige koloniën. Ik ben daarom van oordeel dat wij geoogst hebben wat wij hebben gezaaid. Laten wij dankbaar zijn dat de Indonesiër tolerant is en dat wij nu op voet van gelijkheid goede betrekkingen met hen kunnen onderhouden.

13. ss VALENTIJN (bijdrage d.d. oktober 2020)

(F.L.M. Spit)

In 1957 bestond voor het laatst de mogelijkheid om in Djakarta examen te doen voor de diploma's die onder de wet op de zeevaart diploma's vielen. Daarom deed ik daar tussen 25 nov. en 4 dec. '57 examen voor C1. Ik had me geheel op eigen kracht op dit examen voorbereid en voor de laatste inspanningen een paar dagen verlof gekregen zodat ik al vanaf 20 nov. in het logeergebouw aan het Molenvliet verbleef.

In mijn monsterboekje dat ik nog altijd bewaar heb ik kunnen nagaan dat ik op 20 nov. '57 in Djakarta afmonsterde als Hwtk. van het ss Van der Lijn.

Doordat ik natuurlijk geheel geconcentreerd was op dat examen gingen de gebeurtenissen van die eerste december dagen vrijwel langs me heen en realiseerde ik me eerst op 4 dec. na ontvangst van mijn diploma, dat de weg naar huis door de in beslagname van de KPM-vloot op 3 dec. op het eerste gezicht was afgesloten. Ik woonde toen met mij vrouw en onze in sept. geboren babydochter in Surabaya .

Uiteraard maakte ik me grote zorgen over het welzijn van die twee en deed alle mogelijke moeite om bij ze te komen. Op 5 dec. werd ik formeel als Hwtk . geplaatst op de in Priok vastliggende Plancius. Hoewel dat voor een jonge werktuigkundige, ik was 27 jaar oud, het realiseren van een bliksem carrière betekende, was ik daar alles behalve blij mee wat zich, gezien de haast onoverbrugbare afstand tussen Djakarta en Surabaya, liet raden.

Dus ondernam ik op 6 dec. een reis van Priok naar het hoofdkantoor op het koningsplein om van de chef technische dienst, ik meen ir. de Jager, gedaan te krijgen dat ik naar Surabaya gestuurd zou worden. Na enig aanhouden kreeg ik een plaatsing als Hwtk. op het in Surabaja liggende ss Valentijn en een begeleidende brief dat om allerhande technische redenen en omstandigheden mijn aanwezigheid op dat schip dringend noodzakelijk was .

Met die documenten bewapend toog ik naar de militaire autoriteiten en wist in de middag van de volgende dag te bereiken dat er een "printah kras" werd uitgevaardigd die inhield dat ik per militair vliegtuig naar Surabaja moest worden vervoerd. Op zondag 8 dec. vloog ik met een oude Dakota naar Surabaja en trof daar mijn gezin in goede welstand aan. Wel hadden ze angstige uren doorgemaakt toen in het holst van de nacht op 3 dec. de gevel van het flatgebouw aan de dj. Kutei beklad was met allerhande onvriendelijke leuzen.

De maandag hebben we besteed aan het verzamelen van informatie over de toestand en omdat Erik v. d. Kamp bij ons in de flat woonde beschikten we spoedig over een redelijk overzicht van de situatie en konden we besluiten de gezinnen zo spoedig mogelijk naar Nederland terug te sturen.

Op 10 dec. monsterde ik aan op de Valentijn die, als ik het me goed herinner, aan de Genuakade in Perak lag afgemeerd. Het schip had nog een volledige bemanning zodat we in de weken die volgden nog de normale onderhoudswerkzaamheden in de machinekamer konden uitvoeren.

Ook moesten we natuurlijk veel aandacht besteden aan het komende vertrek van vrouw en kind. Zo moest alle huisraad worden verkocht. Het geheel bracht door het plotselinge grote aanbod op de tweedehands meubel markt nagenoeg niets op.

Op 18 dec. was het zover dat de gezinnen met een schip van de KJCPL naar Singapore konden vertrekken en vervolgens doorreizen met de KLM naar Nederland waar ze op de avond van Kerstmis op Schiphol aankwamen. Daar werden ze door familie opgevangen en voorlopig gehuisvest.

Aan boord van de Valentijn ging het leven gewoon door hoewel het aantal werkzaamheden waarmee we ons bezig konden houden wel erg terug liep.

Op Kerstmis waren er op de Valentijn en de Camphuys, die ook in Surabaya lag, nog voldoende officieren om een gezamenlijk kerstmaal te organiseren. Uiteraard werd dat een ouderwetse uitgebreide rijsttafel met daaromheen veel nostalgie maar ook gezelligheid.

In de drie maanden die daarop volgden nam het aantal collega' s regelmatig af. Meestal doordat ze met verlof gingen, zodat uiteindelijk alleen Jan Mesman, de 2de wtk. en ik aan boord van de Valentijn overbleven. Van de Indonesische bemanning is wel de civiele dienst tot op het laatste moment aan boord gebleven zodat wij niets tekort kwamen en het verblijf aan boord toch redelijk comfortabel was. Ook in de machinekamer en op de stookplaat waren de wachten steeds normaal bezet.

De berichten en geruchten over hoe deze in beslagname zou aflopen werden dagelijks druk besproken en de speculaties over wat wel en wat niet zou kunnen gebeuren waren meer afhankelijk van de fantasierijkheid van de spreker dan van z 'n deskundigheid.

Het moet omstreeks half maart geweest zijn dat we voor een soort krijgsraad aan boord van het ms Camphuys bijeen geroepen werden. De gezagvoerder vertelde dat we ons moesten voorbereiden op de mogelijkheid van een plotseling vrijlaten van de schepen waarbij we snel zouden moeten vertrekken met achterlating van de Indonesische bemanning.

Voor de Valentijn betekende dit, dat alleen Jan Mesman en ik beschikbaar waren om tijdens de voorgestelde sleepreis van Surabaya naar Singapore het stoombedrijf op een redelijk niveau gaande te houden opdat voldoende vermogen beschikbaar zou zijn voor de elektrische installatie, de stuurmachine en het ankerspil.

Ook de vriesinstallatie wilden we in bedrijf houden omdat in twee vrieskamers een paar ton bevroren vlees als lading bestemd voor Singapore nog steeds aan boord was. Uit puur plichtsbesef wilden wij die lading in goede conditie in Singapore afleveren.

Twee mensen van het walpersoneel zouden bij ons aan boord als roerganger dienst komen doen.

Jan en ik besloten deze uitdaging aan te nemen en geen beroep te doen op de overige officieren die hard nodig waren om de andere schepen een minimale bemanning te geven.

De Valentijn was voorzien van twee kolengestookte B&W ketels. De steenkool moest met de hand uit de bunker in een grote trechter geschept worden. Een mechanisch rooster zorgde dan voor verder transport van de brandstof naar de vuurhaard. Die trechter was ongeveer 1.80 mtr. hoog zodat iedere schep vol kolen een behoorlijke armzwaai vereiste. Ook diende het vuur goed onderhouden worden zodat ieder uur de vuurdeuren open moesten om de riek door het vuur te trekken en de as en sintels buiten de ketel te werken. De gemiddelde temperatuur op de stookplaat was 45 graden Celsius. Naast het onderhouden van het vuur was er ook nog de zorg voor de machinekamer waarin de generator en de nodige pompen in bedrijf bleven.

Teneinde dit karwei te kunnen klaren besloten we tot een zes-op zes-af wacht voor zowel Jan en mij in machinekamer/stookplaat als voor de twee walmensen aan het roer. Daarnaast zouden Jan en ik steeds aan het eind van de wacht een schop vuur mee naar boven nemen om in het fornuis van het eersteklas-kombuis iets warmes te eten te maken. Ook had de vrije wacht de verantwoording voor de radio verbinding met het sleepschip. In de praktijk betekende dat een rooster van zeven uur hard werken afgewisseld met maximaal vier uur slaap.

Voor aanvang van de reis werd met hulp van collega's van de Camphuys het stuurboord anker aan dek gebracht en ontsloten. De nu vrije ankerketting liggend aan dek werd voorzien van een grote harpsluiting om gereed te zijn voor het aansluiten van de sleeptros.

Op 27 maart kwam het bericht dat we zouden moeten vertrekken en gingen de Indonesische bemanningsleden van boord. Er werd er nog wat extra proviand aan boord gebracht. Op ons verzoek bestond dat voor een groot deel uit vers gebakken brood dat door ons meteen inde vriescel werd opgeborgen.

Ook beschikten we nog over een bescheiden hoeveelheid bier zodat ieder na afloop van z'n wacht één flesje pils kon krijgen. Ik denk dat in de tien jaar dat ik in dienst van de KPM ben geweest dat de enige pijpjes pils zijn geweest die ik op kosten van de maatschappij heb gedronken en dus niet op mijn drankrekening heb teruggevonden.

Omdat ik tijdens vertrek op 28 maart de wacht in de machinekamer had weet ik niet precies hoe het vertrek naar het Westervaarwater en het aanslaan van de sleeptros is verlopen, maar toen ik na afloop van mijn wacht met de eerste brood in de oven ontdooide en dus nog warme boterhammen op de brug kwam, lagen we keurig achter de Camphuys op sleeptouw en deden de twee administrateurs hun uiterste best om een recht kielzog te creëren. De namen van deze twee "roergangers" ben ik helaas vergeten. Maar ik heb dan ook gedurende die reis buiten het wisselen van de wacht mijn medeopvarenden nauwelijks gezien. op de derde zeedag, kort nadat ik in m' n kooi lag om te gaan slapen, kwam Jan mij roepen omdat de ketel-voedingpomp het had begeven en hij het karwei om het vuur bij te houden en die pomp te repareren

niet in z'n eentje voor elkaar kon krijgen. We hebben toen samen acht uur achter elkaar gewerkt in die hitte en met maar weinig te eten of te drinken. Maar daarna liep die pomp weer als een zonnetje en was ook de reservepomp startklaar.

Jan kon naar z'n kooi en ik moest mijn wacht die inmiddels was begonnen uitlopen. Het was behoorlijk pootaan spelen maar er is geen moment geweest dat we het gevoel hadden de situatie niet redelijk in de hand te hebben.

Tijdens de laatste dagen van reis waren de bunkers zodanig uitgeschept dat we ook nog een paar keer in de bunker de kolen naar het stookplaatluik moesten tremmen. Daardoor hadden we niet de tijd en de energie om de vrijgekomen as en sintel hoop vanaf de stookplaat naar boven te takelen en over de muur te werken. We hebben de ruimte tussen de achterste ketel en de bakboord scheepshuid toen maar als asopslag gebruikt. Bij aankomst in Singapore kon je over die hoop niet meer heen kijken.

In de morgen van 7 April kwamen we op de rede van Singapore aan en kwam iemand van de nautische dienst met dekpersoneel aanboord om de sleeptros los te gooien en ons met een sleepboot naar de ankerplaats te brengen. Toen die man van de nautische dienst met z'n crew en onze twee roergangers vertrok, vroeg ik hem of hij kon zorgen dat we een paar stokers aan boord kregen. Hij melde dat daar geen mogelijkheid voor bestond en dat we maar beter zelf door bleven stoken zodat we tenminste licht en water tot onze beschikking hadden. Ik heb hem verteld dat hij naar de hel kon lopen en rap moest zorgen van de Valentijn af te komen omdat ik hem daar anders een hardhandig handje bij zou helpen. Jan en ik hebben het schip dood gemaakt en zo goed mogelijk verzorgd, daarna was het wachten op de dingen die komen zouden.

Wel er kwam niets.

Zonder enige verbinding met de wal hebben we met z'n tweeën drie dagen op het dode schip gezeten. Toen kwam er eindelijk een motorbootje met een beambte van de civiele dienst om de inventaris op te nemen en de matrassen uit de kooien te halen om die mee te nemen. Er was sprake van enige verwondering van zijn kant toen wij bezwaar maakten tegen zijn pogingen ook onze matrassen uit onze hutten te halen.

Ik heb toen dat motorbootje van deze ijverige beambte ontvreemd en ben naar de wal gegaan om ze op het kantoor te vertellen dat het niet aanging om een schip op te leggen en te vergeten dat er ook nog een paar mensen aan boord zijn die recht op enig aandacht hebben.

Diezelfde dag werd Jan op de Ophir gehuisvest en werd ik op een coaster, de Lasem, geplaatst om langs de westkust van Thailand een soort wilde vaart te gaan bedrijven waarbij de kapitein zelf moest proberen de afschepers te vinden.

Ook dat werd weer een heel avontuurlijke periode.

Van de KPM heb ik nooit een blijk van waardering gezien voor onze trouw tijdens die krankzinnige periode in Surabaya en die reis naar Singapore.