

# NAAR INDONESIË EN WEER TERUG



Transport van een expeditieleger (1945 – 1951)

Aart Ruijter



# Naar Indonesië en weer terug

Transport van een expeditieleger (1945-1951)

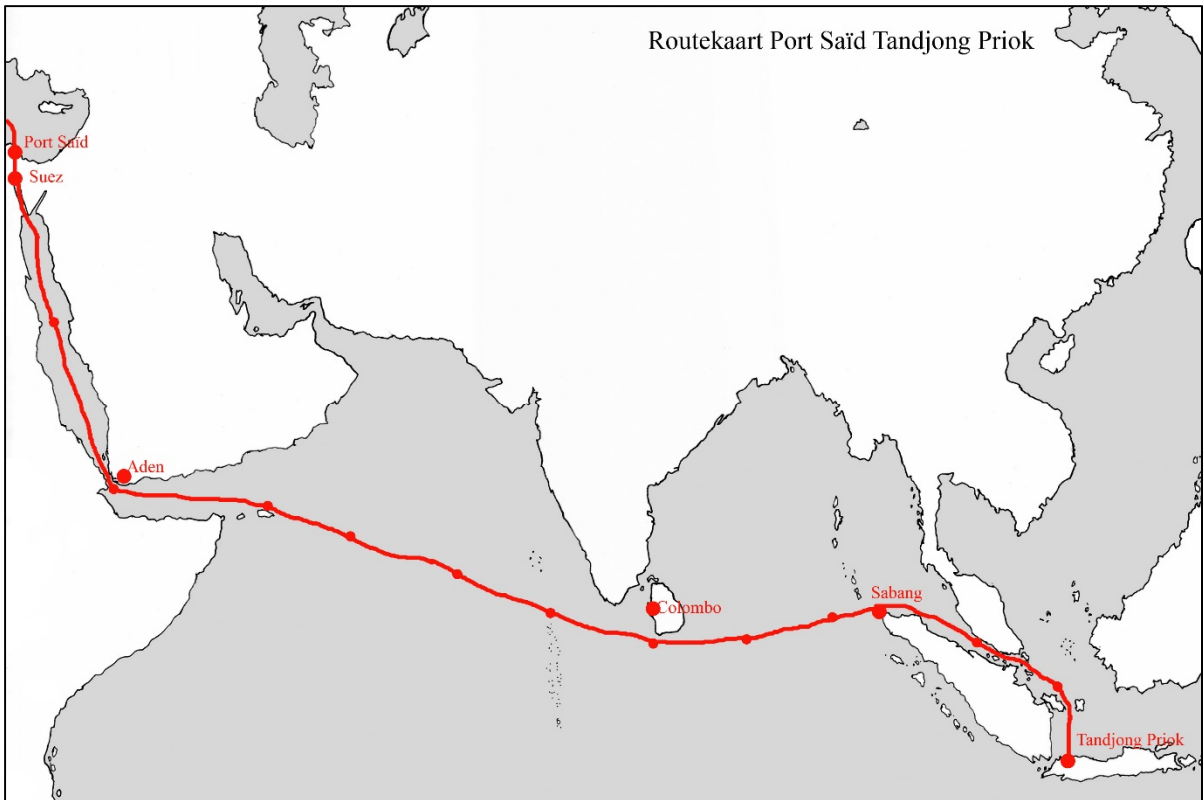
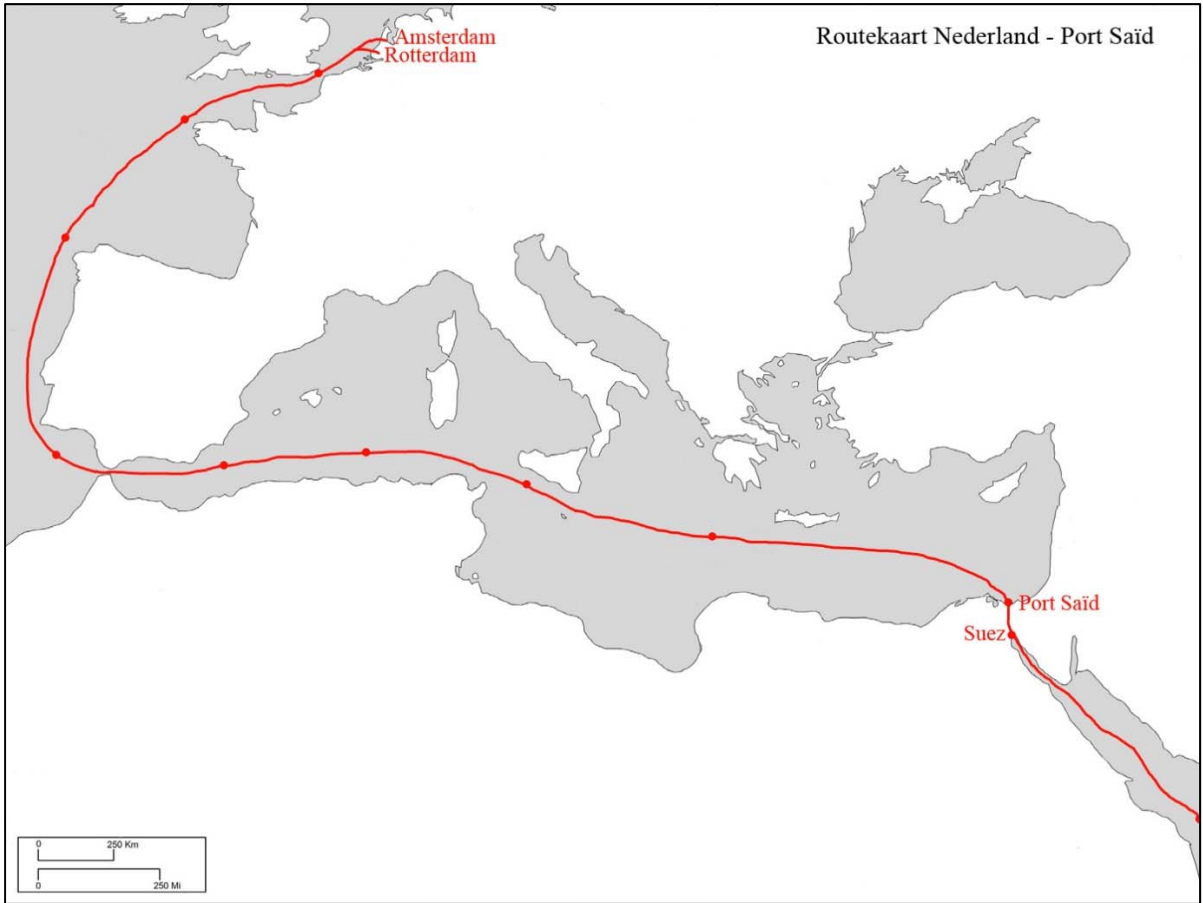
Masterthesis Maritime History Universiteit Leiden

Aart Ruijter (s1086472)  
Burgemeester Bratstraat 40,  
1511BL Oostzaan  
Tel.: 075-6843113  
Mail: a.ruyter@chello.nl

MA Thesis Maritime History  
Begeleider: Dr. A.M.C. van Dissel  
Tweede lezer: Dr. B.W. Lutikhuis

Foto voorkaft: De Wit (ANP) 'Het inschepen van een detachement Grenadiers en mariniers op het motorschip *Kota Inten* in de haven van Amsterdam voor de reis naar Indonesië.' (29 mei 1947).







## INHOUD

Inleiding	3.
Hoofdstuk 12: Na de capitulatie van Japan: met lege handen	10.
<i>De Tweede Wereldoorlog</i>	10.
<i>De opbouw van een nieuw leger</i>	12.
<i>Met lege handen</i>	13.
<i>Na de capitulatie naar Japan: moeizaam naar Indië</i>	15.
Hoofdstuk 2: Varen voor de regering	19.
<i>Onderhandelingen</i>	19.
<i>De overheid als rederij</i>	26.
<i>Geleidelijke teruggave</i>	27.
Hoofdstuk 3: Onderweg	30.
<i>De organisatie van de transporten</i>	30.
<i>De reis</i>	33.
Hoofdstuk 4: ‘Terug’	39.
<i>Versnelde repatriëring</i>	39.
<i>Aan boord</i>	44.
Conclusie	48.
Bijlagen	50.
<i>Bijlage 1: Toegezegde troepentransporten per 25 september 1945 door het MWOT</i>	50.
<i>Bijlage 2: Transport van de Mariniersbrigade vanuit de VS</i>	50.
<i>Bijlage 3: Beschikbare troepentransportschepen (maart 1946)</i>	50.
<i>Bijlage 4: Overzicht van het transport van de Eerste ‘7 December’ Divisie (september – november 1945)</i>	51.
<i>Bijlage 5: Inzet van de troepentransportschepen tussen juli 1948 en begin december 1949</i>	51.
<i>Bijlage 6: ‘Teruglevering’ van gecharterde schepen tot aan de soevereiniteitsoverdracht (27 december 1949)</i>	52.
<i>Bijlage 7: Troepentransporten naar Indonesië (1945-1950)</i>	52.
<i>Bijlage 8: Troepentransporten naar Nederland (1949-1951)</i>	55.
<i>Bijlage 9: Sterkte van de KL en het KNIL (1 december 1948 – 1 juni 1950)</i>	58.
Lijst van gebruikte afkortingen	58.
Geraadpleegde bronnen en literatuur	60.
<i>Archieven</i>	60.
<i>Literatuur</i>	60.
<i>Krantenartikelen</i>	63.
<i>Internet</i>	63.





## INLEIDING

Op woensdag 28 januari 2016 stelde de Haagse rechtbank de inmiddels hoogbejaarde mevrouw Tremini in haar gelijk in haar zaak tegen de Nederlandse Staat. Zij was in februari 1949 door een groep militairen van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) verkracht. Dit misdrijf vond plaats tijdens het conflict tussen Nederland en de op 17 augustus 1945 uitgeroepen *Republik Indonesia* (1945-1949). In het aan deze rechtszaak gewijde commentaar van de *NRC*, stelde de hoofdredacteur terecht, dat ‘enerzijds delicten die werden gepleegd onder de naam van de Nederlandse Staat, niet onder het stof van de tijd dienen te verdwijnen, maar dat anderzijds geschiedenis niet door rechtbanken, maar door historici geschreven dient te worden.’ Hij sloot hierbij aan bij het pleidooi uit 2012 van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), het Koninklijk Instituut voor Taal- Land- en Volkenkunde (KITLV) en het NIOD instituut voor oorlogs-, holocaust- en genocidestudies (NIOD), dat de regering onderzoek zou moeten financieren om de feiten te kunnen vaststellen. De toenmalige minister F.C.G.M. Timmermans wenste dit verzoek niet te honoreren. Het zou ontbreken aan internationale inbedding, omdat Indonesië zijn medewerking weigerde te verlenen.<sup>1</sup> Na de publicatie van het boek *De brandende kampongs van generaal Spoor* van de Zwitsers-Nederlandse historicus Rémy Limpach over geweldsmisbruiken tijdens deze periode, besloot de regering op 2 december 2016 toch ‘een breed onafhankelijk onderzoek te ondersteunen naar de dekolonisatieperiode in voormalig Nederlands-Indië.’<sup>2</sup>

In de historiografie over dit onderwerp wordt veruit de meeste aandacht besteed aan de politieke ontwikkelingen en de inzet van Nederlandse militairen (met inbegrip van het KNIL) en de door de verschillende bij dit conflict betrokken partijen gepleegde geweldsexcessen en oorlogsmisdaden. Een inzet, waarbij de opeenvolgende naoorlogse Nederlandse regeringen in hun poging het Indonesische onafhankelijkheidsstreven te onderdrukken, zoals minister van Buitenlandse zaken B.R. Bot het in augustus 2005 uitdrukte, ‘aan de verkeerde kant van de geschiedenis stonden.’ Daarin werden deze overigens door een meerderheid van de Nederlandse bevolking gesteund. Dit is op zich opmerkelijk omdat tot aan het einde van de Tweede Wereldoorlog deze betrokkenheid nogal betrekkelijk was.<sup>3</sup> Hoogstens was het bezit van Nederlands-Indië voorwerp van nationale trots: ‘daar werd iets groots verricht’. De Nederlandse regering en de bij de exploitatie van de kolonie betrokken ondernemingen hadden een veel concreter belang: zonder het bezit van Nederlands-Indië zou de Nederlandse economie niet kunnen functioneren.<sup>4</sup> Er was nauwelijks enig begrip voor het feit dat de Indonesische bevolking helemaal niet op een terugkeer van de Nederlanders zat te wachten. Men had in Nederland ook nauwelijks weet van de ontwikkelingen zoals die tijdens de Japanse bezetting hadden plaatsgevonden.

In de overzichtswerken over dit conflict, zoals bijvoorbeeld *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* (deel 11c en 12) van Lou de Jong, wordt wel veel aandacht

<sup>1</sup> NRC 28 januari 2016 <<http://www.nrc.nl/handelsblad/2016/01/28/tijd-voor-grondig-onderzoek-naar-het-indische-verl-1582259>> geraadpleegd 7 februari 2016.

<sup>2</sup> <<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/videos/2016/12/02/persconferentie-na-ministerraad-2-december-2016>> geraadpleegd op 4 december 2016; R.P. Limpach, *De brandende kampongs van Generaal Spoor* (Den Haag 2016)

<sup>3</sup> M. Bossenbroek, ‘The Living Tools of Empire: The Recruitment of European Soldiers for the Dutch Colonial army, 1814-1909’ in: *The Journal of Imperial and Commonwealth History*. Vol. 23. No.1 (London 1995)26-53, aldaar 26.

<sup>4</sup> Dr. L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 12: Epiloog. Tweede helft* (Leiden 1988) 942.

besteed aan de opbouw van de krijgsmacht en de inzet in Indonesië, maar nauwelijks aan logistieke problemen, die met die inzet gepaard gingen. Dit geldt eveneens voor het in omvang beperktere *Afscheid van Indië* van Wim van den Doel.<sup>5</sup>

De meeste publicaties berichten met name over de geweldsexcessen, zoals *Ontsporing van geweld* van J.J.A. van Doorn en W.J. Hendrix, *De Zuid-Celebes affaire* van Willem IJzereef, *Last van de oorlog* van Stef Scagliola, *Soldaat in Indonesië, 1945-1950* van Gert Oostindie en meest recentelijk het bovenvermelde werk van Rémy Limpach. Ook oud-militairen hebben zich niet onbetuigd gelaten: niet minder dan 659 dagboeken, correspondenties, gedenkboeken en biografische schetsen zijn er over deze periode verschenen.<sup>6</sup>

Op militair-historisch gebied betreft het meestal overzichtswerken over verschillende krijgsmachtsonderdelen. *Marsroutes en dwaalsporen* van Petra Groen daarentegen behandelt vooral de militair-strategische ontwikkelingen met betrekking tot het optreden van de Nederlandse krijgsmacht in Indonesië.<sup>7</sup>

Voor de Tweede Wereldoorlog bestond het KNIL, de *Living Tool of Empire*, uit een beroepsleger van ongeveer 35.000 man, voor twee derde bestaande uit lokaal geworven militairen. Dat was voldoende gebleken om het Nederlandse gezag in dit uitgebreide gebied te handhaven. Deze omvang was ook in de Nederlandse omstandigheden het maximaal haalbare.<sup>8</sup> Na de Tweede Wereldoorlog bleken de omstandigheden drastisch veranderd: het KNIL bestond nauwelijks meer en moest van de grond af opgebouwd worden en de Nederlands-Indische regering werd met een onafhankelijkheidsbeweging geconfronteerd, die, hoe verdeeld ook, door het grootste deel van de Indonesische bevolking gesteund werd en beslag had weten te leggen op een groot deel van de bewapening van het Japanse bezettingsleger.

De Nederlandse regering beschouwde het onafhankelijkheidsstreven als het werk van de Japanse bezettingsmacht en wenste alleen over onafhankelijkheid te spreken als ‘orde en rust’ hersteld zou zijn. Om dit te bereiken werd een uit vrijwilligers en – voor het eerst – dienstplichtigen bestaand expeditieleger in de kortst mogelijke tijd opgebouwd. Ongeveer 220.000 militairen hebben gedurende kortere of langere tijd deel uitgemaakt van deze strijdmacht (bestaande uit eenheden van de Koninklijke Landmacht, de Koninklijke Marine – met inbegrip van de Mariniersbrigade – en het KNIL).<sup>9</sup>

Het moment waarop deze koloniale oorlog plaatsvond, was opvallend, namelijk in een periode ‘tussen twee militaire bondgenootschappen in’: de deelname van Nederland aan geallieerde zijde aan de Tweede Wereldoorlog, die in 1945 eindigde en de oprichting van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) op 4 april 1949. Dat betekende overigens niet dat Nederland in de periode 1945-1949 teruggekeerd was naar haar vroegere neutraliteitspolitiek, maar wel dat door het ontbreken van bondgenootschappelijke verplichtingen de Nederlandse regering de mogelijkheid kreeg om de nieuw opgebouwde strijdmacht naar eigen goeddunken in te zetten. Daarbij bleef men voor de uitrusting en bewapening afhankelijk van de Britten, de

<sup>5</sup> De Jong, *Koninkrijk. Deel 11c. Nederlands-Indië III en Deel 12: Epiloog. Tweede helft* en H.W. van den Doel, *Afscheid van Indië. De val van het Nederlandse imperium in Azië* (Amsterdam 2001).

<sup>6</sup> J.J.A. van Doorn, W.J. Hendrix en D. Vlasboom, *Ontsporing van geweld. Over het Nederlands-Indisch-Indonesisch conflict* (Zupthen 2012); W. IJzereef, *De Zuid-Celebes affaire* (Dieren 1984); S. Scagliola en T. Kerkvliet-Oldewarris, *Last van de oorlog. De Nederlandse oorlogsmisdaden en hun verwerking* (Amsterdam 2002) en G. Oostindie, *Soldaat in Indonesië 1945-1950. Getuigenissen van een oorlog aan de verkeerde kant van de geschiedenis* (Amsterdam 2015) 8.

<sup>7</sup> P.M.H. Groen, *Marsroutes en dwaalsporen. Het Nederlands militair strategisch beleid in Indonesië 1945-1950* ('s Gravenhage 1991)

<sup>8</sup> Bossenbroek, ‘The Living Tools of Empire’, 46-48.

<sup>9</sup> C.H.C. Harinck, en J. Verwey, *Wie kwamen, wie zagen, wie schreven? Een analyse van de troepensterkte van het Nederlandse leger in Indonesië in de periode 1945-1950 en wat dit in potentie betekent voor het meemaken van oorlogsgeweld en het optekenen van persoonlijke ervaringen* (Leiden 2015) 2.

Amerikanen en de Canadezen, die bij hun terugkeer naar Canada veel van hun voorraden in Nederland achtergelaten hadden.<sup>10</sup>

De inzet van een krijgsmacht wordt niet alleen door de omvang en de uitrusting bepaald, maar vooral door zaken als bevoorrading, transport- en communicatiemogelijkheden. Militairen moeten bewapend, gevoed en vervoerd worden om hun taak te kunnen uitvoeren. Bij een moderne strijdmacht is bijna 30% van het beschikbare budget bestemd voor bevoorrading, onderhoud en transport en zijn er voor elke vechtende militair zes tot tien andere militairen nodig om deze ene persoon in staat te stellen zijn (haar) gevechtstaken te vervullen.<sup>11</sup>

Juist daarom is het noodzakelijk om ook aan dit aspect van deze koloniale oorlog aandacht te besteden. Waarom was Nederland in staat om zo kort na de Tweede Wereldoorlog om zo'n grote legermacht naar de andere zijde van de wereld te sturen, terwijl het land voor een groot deel verwoest was en in een precaire financiële situatie verkeerde? Waarom schiep juist de naoorlogse situatie daarvoor de mogelijkheid? Waarom lukte het na de soevereiniteitsoverdracht (27 december 1949) om een groot deel van de Nederlandse strijdmacht in een betrekkelijk korte tijd weer naar Nederland te repatriëren, maar waarom lukte dat niet binnen een half jaar, zoals overeengekomen was tijdens de Ronde Tafel Conferentie (23 augustus – 2 november 1949)?

Tenminste tweemaal was er sprake van bijzondere omstandigheden, waardoor het voor de Nederlandse regering mogelijk werd om deze omvangrijke expeditionaire macht naar Indonesië over te brengen en na de soevereiniteitsoverdracht (27 december 1949) samen met een groot deel van het eind juli 1950 opgeheven KNIL voor het grootste gedeelte binnen een betrekkelijk korte tijd weer naar Nederland te repatriëren: namelijk het moment dat de Nederlandse schepen in maart 1946 weer 'ontvorderd' werden en de periode na de soevereiniteitsoverdracht toen een groot aantal buitenlandse schepen, door de op gang gekomen massale emigratie vanuit Europa naar Australië, gehuurd konden worden. De door het Amerikaanse Congres aangenomen *Merchant Ship Sales Act*, maakte het voor de Nederlandse regering mogelijk om voor een zeer lage prijs een aantal troepentransportschepen aan te kopen, waardoor men minder afhankelijk werd van particuliere reders.

Het is juist deze civiel-militaire relatie, die altijd van groot belang is geweest bij het transport van militairen. Slechts zelden hebben militaire organisaties namelijk zelf de beschikking over voldoende schepen om troepen overzee te vervoeren als daar de noodzaak zich toe aandient. Dat betekent dat ze deze, vaak op korte termijn, van particuliere eigenaren op de een of andere wijze moeten zien te verwerven. Om te kunnen beoordelen in hoeverre de Nederlandse omstandigheden in de jaren na de Tweede Wereldoorlog afwijkend waren, ook bijvoorbeeld van de wijze waarop dit voor de oorlog in Nederland geregeld was, is het niet alleen van belang om naar de Nederlandse situatie te kijken, maar ook om deze te vergelijken met de manier waarop bijvoorbeeld de Britten en Amerikanen dit soort troepenvervoer organiseerden.

Het transport van militairen voor het Oost-Indische leger in de negentiende eeuw, het latere KNIL, heeft Martin Bossenbroek beschreven in *Van Holland naar Indië. Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger 1815-1909*. Het ging daarbij jaarlijks om ongeveer 1500 man, die aan boord van de op Oost-Indië varende koopvaardij- en mailschepen ondergebracht werden. Voor de reders was dit een voordelige zaak, omdat uitvarende schepen meestal een tekort aan lading hadden en voor gezagvoerders en scheepsartsen betekende het ook een extra inkomstenbron: die ontvingen per militair het zogenaamde koppelgeld. Vanaf 1824

<sup>10</sup> J.F.R. van Vogelpoel, *De Koninklijke Landmacht na de Tweede Wereldoorlog. Hoofddeel II: De opbouw ten behoeve van de pacificatie van Nederlands-Indië, 5 mei 1945 – 27 december 1949* ('s Gravenhage 1959) 30.

<sup>11</sup> S.J. Simon, 'The Art of Military Logistics' in: *Communications of the ACM*. 44: 6 (Atlanta 2001) 62-66, aldaar 62-63 en M. van Creveld, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton* (London 1978) 1.

nam de Nederlandsche Handel-Maatschappij de in 1816 ingestelde contractplicht van de individuele reders over.<sup>12</sup> Reders moesten steeds een achtste deel van de beschikbare ruimte van zeilschepen, die onder Nederlandse vlag voeren, beschikbaar houden voor het vervoer van ‘personen, goederen, troepen en dwangarbeiders.’<sup>13</sup>

De opening van het Suezkanaal bracht een enorme verandering met zich mee. Door de inzet van stoomschepen en de oprichting van de Stoomvaartmaatschappij ‘Nederland’ (SMN) gevolgd door de Rotterdamsche Lloyd (RL), werd de reistijd verkort en werden regelmatige verbindingen de norm. In 1892 sloot de regering met de RL en de SMN een overeenkomst, waarbij de passageprijzen telkens voor een periode van vijf jaar vastgesteld werden.<sup>14</sup> Voor verder vervoer in de archipel werd van schepen van de in 1888 opgerichte Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) gebruikgemaakt, die hiervoor jaarlijks subsidie ontving. Om de rentabiliteit van KPM te waarborgen, ging het gouvernement de verplichting aan voor al zijn transporten binnen de archipel van deze maatschappij gebruik te maken.<sup>15</sup> Men beschikte op deze wijze over moderne schepen, waardoor de Nederlandse regering in staat gesteld werd het gezag in Nederlands-Indië te handhaven en uit te breiden, zonder de noodzaak eigen (troepen-) transportschepen aan te hoeven schaffen. Daarnaast kregen de Mails, zoals de SMN en de RL gezamenlijk aangeduid werden, en de KPM op deze wijze een solide financiële basis, die de aanschaf van deze moderne schepen ook mogelijk maakte.

Waar het in de vooroorlogse Nederlandse omstandigheden steeds om kleine aantallen militairen ging die vervoerd moesten worden, lag dit anders voor de Britten en Amerikanen tijdens verschillende oorlogen. Over alle hierna genoemde conflicten zijn boekenkasten vol geschreven. Echter over de logistieke aspecten is de oogst veel geringer.

Robert Sutcliffe in *Bringing Forward Shipping for Government Service. The Indispensable Role of the Transport Service, 1793 to 1815* behandelt het regeringsorgaan dat tijdens de Coalitieoorlogen (1793-1815) verantwoordelijk was voor het huren van schepen voor transportdoeleinden, voor zowel de marine als het leger, onder meer voor het vervoer van troepen. Op piekmomenten (1805, 1808 en 1814) werd wel tussen de 30 en 39 procent van de totale Britse handelsvloot door de *Transportation Board* gehuurd. Doordat de handel met het continent vanaf 1795 steeds moeilijker werd, was het voor de eigenaren van de koopvaardischepen een uitkomst dat de *Transportation Board* deze schepen ging huren. Daarmee werd voorkomen dat ze opgelegd moesten worden.<sup>16</sup>

Hoewel door de Britse overmacht ter zee de risico's voor de particuliere eigenaren in feite zeer gering waren, was verhuur door hen ook voordelig omdat hun schepen dan automatisch tegen oorlogsschade en kaping door de vijand verzekerd waren. Bemanningsleden van transportschepen waren bovendien vrijgesteld van *pressing*, het wegroven van bemanningsleden door marineschepen, waar overigens niet altijd de hand aan werd gehouden.<sup>17</sup>

Ook oorlogsschepen werden wel als troepentransportschepen ingezet. Dan werd het geschut geheel of gedeeltelijk verwijderd. Linieschepen werden dan bijvoorbeeld *en flûte* bewapend, waarbij alleen de bovenste geschutslaag aan boord bleef. De *Navy* wilde hier niet graag aan meewerken. Ook leidde het vaak tot conflicten over het oppergezag over de troepen aan

<sup>12</sup> M.P. Bossenbroek, *Van Holland naar Indië. Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger. 1815-1909* (Amsterdam 1986) 47-54.

<sup>13</sup> J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum 1992) 41.

<sup>14</sup> A.J.J. Mulder, H.J. Legemaate, J.G. Nierop en D. Pilkes, *De eeuw van de ‘Nederland’. Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ 1870-1970* (Zierikzee 2003) 35; F.W.G. Leeman, *Van barkschip tot ‘Willem Ruys’. 120 jaar zeevaart* (Rotterdam 1961) 129.

<sup>15</sup> À Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 75.

<sup>16</sup> R.K. Sutcliffe, *Bringing Forward Shipping for Government Service. The Indispensable Role of the Transport Service, 1793 to 1815* (London 2013) iv.

<sup>17</sup> R. Knight, *Britain Against Napoleon. The Organization of Victory. 1793-1815* (London 2013) 180-182.

boord: de hoogste legercommandant of de commandant van het schip. De schepen zelf bleven overigens onder bevel van de *Admiralty* staan.<sup>18</sup>

Voor de Britse regering was het voordelig om de benodigde schepen op incidentele basis te huren in plaats van deze te vorderen. In het laatste geval zou de *Transportation Board* ook zelf voor bemanningen moeten zorgen. Bovendien was niet altijd een gelijk aantal schepen nodig. Daarnaast waren de scheepseigenaren op deze wijze verzekerd van een goede en zekere bron van inkomsten.

Volgens Micheal B. Miller was de maritieme oorlog de beslissende factor met betrekking tot de uitkomst van de Eerste Wereldoorlog, onder meer doordat de Entente in staat bleek, in tegenstelling tot de Centrale mogendheden, wel de verbindingen open te houden, waarbij onder meer een Amerikaanse legermacht van twee miljoen man overzee vervoerd werd.<sup>19</sup>

Hoewel de regering van Groot-Brittannië een groot deel van de risico's door de introductie van een *State Insurance Scheme* overnam, werd het door het onderzeebootgevaar in 1916 noodzakelijk om de hele handelsvloot onder het gezag van het nieuw opgerichte *Ministry of Shipping* te brengen. Daarmee verloren de reders de zeggenschap over hun schepen.<sup>20</sup>

Al voor de Tweede Wereldoorlog werden door de Britse regering voorbereidingen getroffen, waarbij het *Ministry of Transport* voor de walorganisatie verantwoordelijk werd en het *Ministry of Shipping* (opnieuw opgericht kort na het begin van de oorlog in 1939) voor de schepen. In mei 1941 werden beide samengevoegd tot het *Ministry of War Transport* (MOWT).<sup>21</sup> Waar men er aanvankelijk nog vanuit ging dat het mogelijk zou zijn schepen per reis op basis van timecharter te huren, bleek het in januari 1940 noodzakelijk alle vrachtschepen te vorderen om de volledige controle over de aanvoer van noodzakelijke producten te garanderen.<sup>22</sup>

Het vervoer van troepen vormde een apart probleem. Waar vrachtschepen aangevuld en vervangen konden worden, bijvoorbeeld door de verwerving van de controle over de schepen van Noorwegen en Nederland, lag dit voor troepentransportschepen anders, omdat de aanbouw hiervan tot aan 1943 niet mogelijk bleek.<sup>23</sup> Bij de geallieerde oorlogsinspanning was dit tot eind 1944 vooral een Britse aangelegenheid. Zij hadden de beschikking over veruit het grootste aantal troepenschepen, waaronder de zogenaamde 'monsters', schepen van boven de 35.000 ton, waartoe de *Nieuw Amsterdam* behoorde.<sup>24</sup>

Aan de andere kant van de oceaan werd de Britse organisatie na Pearl Harbour gekopieerd in de *War Shipping Administration* (WSA), een onderdeel van de *Maritime Council*, die onder meer verantwoordelijk was voor de aanbouw van handelsschepen.<sup>25</sup> De WSA wees de schepen toe, maar de militairen (door middel van het *Army Transportation Corps*) controleerden de inzet. Als coördinerend orgaan tussen het MOWT en de WSA trad het *Combined Shipping Adjustment Board* op, waar de Amerikanen geleidelijk aan de dominerende factor werden, mede door hun grote aanbouwprogramma van transportschepen. Voor de inzet van troepenschepen waren de *Combined Chiefs of Staff* (CCS) als hoogste militaire instantie bepalend en

<sup>18</sup> Sutcliffe, *Bringing Forward Shipping*, 207-209.

<sup>19</sup> M.B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History* (New York 2012) 213.

<sup>20</sup> C.H. Cassar, *Lloyd George at War* (London 2009) 57-58 en C.B.A. Behrens, *Merchant Shipping and the Demands of War* (London 1955) 7-9.

<sup>21</sup> Behrens, *Merchant Shipping*, 28 en 44.

<sup>22</sup> Ibidem, 53-54 en 73.

<sup>23</sup> Ibidem, 217-218.

<sup>24</sup> Ibidem, 273-276.

<sup>25</sup> F.C. Lane, *Ships for Victory. A History of Shipbuilding under the U.S. Maritime Commission in World War II* (Baltimore 1951/2001) 754-757.

waar alleen de Amerikanen en de Britten in vertegenwoordigd waren. Scheepvaartmaatschappijen speelden daarbij geen enkele rol. Door de oorlogsomstandigheden kwamen de reders dus volledig buiten spel te staan.<sup>26</sup>

Veel van de tijdens de oorlog gebouwde troepentransportschepen werden door de Amerikanen lange tijd bewaard als strategische reserve. Tegenwoordig is deze rol met betrekking tot troepentransport overgenomen door de *Civil Reserve Air Fleet* (CRAF). Het Amerikaanse *Department of Defence* (DOD) heeft onder deze regeling met verschillende luchtvaartmaatschappijen contracten afgesloten, waarbij deze hun vliegtuigen verhuren aan de DOD en operationeel ze onder bevel van het *Military Air Lift Command* komen te staan. Ondanks de beschikbaarheid van deze strategische reserve duurde het tijdens de Eerste Golfoorlog (1990-1991) nog bijna een half jaar voordat Amerikanen hun troepenmacht naar het Midden-Oosten overgebracht hadden.<sup>27</sup>

Over het troepentransport naar Indonesië en weer terug is nog nauwelijks iets geschreven. Gedenkboeken van de bij het troepentransport betrokken particuliere scheepvaartmaatschappijen geven uit de aard der zaak slechts een beperkt beeld. Jan Hoffenaar heeft een aantal artikelen geschreven over de aftocht van de Nederlandse militairen uit Indonesië en hun opvang in Nederland, maar over het transport van de militairen wordt verder weinig verteld. Eén artikel uit 1951 in de *Militaire Spectator* van de bij deze transporten betrokken kolonel P.T.A. Goossens behandelt de organisatorische gang van zaken en in zijn twee boeken over dit onderwerp beschrijft de auteur H.A.G.J.P. van Hanswijck de Jonge, die als (plaatsvervangend) commanderend officier troepen (COT) vele reizen meemaakte, vooral over zijn eigen belevenissen. *Schakel tussen twee werelden. Repatriërings- en troepenschepen van en naar Indië 1945-1951* van A. Lagendijk heeft het vooral over de afzonderlijke bij deze transporten betrokken schepen, maar geeft slechts in een beperkte mate achtergrondinformatie. Ook het internet biedt maar in een enkel geval aanvullende informatie, waarbij de verifieerbaarheid van de gegevens vaak een probleem is.<sup>28</sup> Deze studie hoopt voor een deel in deze lacune te voorzien.

Bij dit onderzoek is met betrekking tot de onderhandelingen tussen het ministerie van Scheepvaart (later het Directoraat-Generaal van Scheepvaart) en de scheepvaartmaatschappijen vooral gebruik gemaakt van de archieven van de daarbij betrokken scheepvaartmaatschappijen, die zich deels in het Nationaal Archief en deels in het Stadsarchief Rotterdam bevinden. Het archief van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart is over dit onderwerp incompleet. Zelfs over de belangrijke aankoop van een drietal troepentransportschepen in 1946-1947 is in dit archief of in het archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nauwelijks iets terug te vinden. Slechts over de periode vanaf september 1950, toen de transporten al afliepen, zijn er ‘verslagen van werkzaamheden’, bewaard gebleven. Om een goed overzicht te krijgen van de ontwikkelingen is het noodzakelijk gebleken om ook allerlei andere archieven, zoals de bij de troepentransporten betrokken scheepvaartmaatschappijen, te raadplegen om een zo compleet mogelijk beeld te verkrijgen.

Van de ongeveer 300 reizen die er gemaakt zijn bevinden zich reisverslagen, overzichten van ingeschepte aantallen passagiers en vaak ook nog exemplaren van aan boord gedrukte scheepskrantjes in de ‘Collectie Troepenverscheping’ van het Directoraat Verkeerswezen van het Hoofdkwartier Kwartiermeester-Generaal in het Nationaal Archief. Deze verslagen bieden vooral een blik vanuit de optiek van de hoogste militaire officieren aan boord. Voor indruk-

<sup>26</sup> M.B. Miller, ‘Sea Transport’ in: M. Taylor and A. Tooze (Eds.), *The Cambridge History of the Second War* (Cambridge 2015) 174-195, aldaar 183-184.

<sup>27</sup> K.N. Gourdin and R.L. Clarke, ‘Winning Transportation Partnerships: Learning from the Desert Storm Experience’ in: *Transportation Journal*, 32:1 (University Park PA 1992) 30-37, aldaar 30-31.

<sup>28</sup> Voorbeelden van geraadpleegde internetsites: <[www.troepentransportschip.nl](http://www.troepentransportschip.nl)>, <[www.boordgeld.nl](http://www.boordgeld.nl)> en <[www.indie-1945-1950.nl](http://www.indie-1945-1950.nl)>.

ken vanuit het gezichtspunt van de ingescheepte militairen zijn egodocumenten van meer belang. Deze geven uiteraard steeds een hele persoonlijke reflectie op de gebeurtenissen. Krantenartikelen bleken over het algemeen nauwelijks aanvullende inzichten op te leveren.

Met betrekking tot troepentransporten naar Indonesië en weer terug naar Nederland zijn er verschillende perioden te onderscheiden. Vanaf de eindfase van de Tweede Wereldoorlog tot 2 maart 1946, toen de Nederlandse regering nog geen operationele bevoegdheid had over de eigen handelsvloot, kan als de eerste periode beschouwd worden. Deze komt in het eerste hoofdstuk aan de orde. Daarin wordt ook kort aandacht besteed aan de opbouw van de Nederlandse legermacht, die geheel opnieuw uitgerust en opgeleid moest worden. De omvang van de te vervoeren krijgsmacht was immers bepalend voor het aantal benodigde troepentransportschepen.

In het tweede hoofdstuk wordt de periode beschreven vanaf maart 1946 tot aan de soevereiniteitsoverdracht. In maart 1946 zouden volgens in de oorlog met de reders gemaakte afspraken alle troepentransportschepen weer teruggegeven moeten worden aan hun eigenaars. De Nederlandse regering had op dat moment echter een grote behoefte aan troepenschepen en moest dus door het ontbreken van eigen schepen met de reders gaan onderhandelen.

Na de ‘ontvordering’ in maart 1946 moest er een nieuwe organisatie opgebouwd worden die, in samenwerking met de legerleiding, de repatriëringsdienst en de rederijen, verantwoordelijk zou gaan worden voor de inzet van de voor troepentransport geschikte schepen. Hoe werden de transporten georganiseerd? Hoe waren de gezagsverhoudingen tussen de ingescheepte militairen en civiele bemanning? Voor vruut de meeste militairen was het de eerste grote reis die men meemaakte, naar een land waar men slechts weinig van wist. Hoe leefde men aan boord en wat werd er gedaan om de troepenmacht op het leven als militair in Indonesië voor te bereiden? In het derde hoofdstuk komen deze onderwerpen aan de orde.

In het laatste hoofdstuk wordt tenslotte de repatriëring beschreven van alle Nederlandse militairen na de soevereiniteitsoverdracht vanuit Indonesië.

## Hoofdstuk 1: Na de capitulatie van Japan: met lege handen

Na 10 mei 1940, toen Nederland bij de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte, had de Nederlandse regering de operationele zeggenschap over de handelsvloot voor een deel overgedragen aan de Britten. Na Pearl Harbour (7 december 1941) verviel door het uitbreken van de oorlog in Azië ook de zogenaamde ‘vrije’ vaart. Tot zes maanden na de oorlog bleef deze situatie gehandhaafd. Hoewel vrachtschepen in 1945 geleidelijk aan weer teruggegeven werden aan de oorspronkelijke eigenaars, gold dit niet voor de passagiersschepen. Daar hielden de Britten en de Amerikanen tot maart 1946 de zeggenschap over de inzet. Juist in deze periode wilde de Nederlandse regering zo snel mogelijk militairen naar Indonesië overbrengen om het Nederlandse gezag over de archipel te herstellen. Waarom lukte het, ondanks al deze belemmeringen, om toch de beschikbare militairen naar Azië over te brengen.

### De Tweede Wereldoorlog

De dreiging van een nieuwe wereldoorlog in de late jaren dertig maakte het noodzakelijk om maatregelen te treffen voor het behoud van de handelsvloot en om deze commercieel exploitabel te houden. De Wet Behoud Scheepsruimte en de Zeeschepenvorderingswet (beide 24 juni 1939) hadden als doel om de omvang van de handelsvloot tenminste op peil te laten blijven door sloop te verbieden en schepen te vorderen als dit bijvoorbeeld door oorlogsomstandigheden noodzakelijk mocht blijken. De Zee- en Luchtvaartverzekeringwet (1 juli 1939) zorgde ervoor dat de verzekeringspremies op een aanvaardbaar niveau zouden worden gehandhaafd.<sup>29</sup>

Toen Nederland op 10 mei 1940 daadwerkelijk bij de oorlog betrokken raakte, bevond veruit het grootste deel van de handelsvloot zich op zee. Als *custodian* ging de *Netherland(s) Shipping and Trading Committee* (NTSC) optreden. Deze organisatie bestond uit reders en vertegenwoordigers van scheepvaartmaatschappijen die zich op dat moment in Londen bevonden. De NTSC, beter bekend als de *Shipping*, werd door de Nederlandse regering in ballingschap aangewezen om de positie van de Nederlandse koopvaardijvloot tegenover vooral de Britten te vertegenwoordigen. In New York ontstond het Nederlands Scheepvaart Comité als haar tegenhanger in de Verenigde Staten (VS).

De NTSC verhuurde een groot deel van de Nederlandse handelsvloot aan het Britse *Ministry of Shipping* en de opvolger MOWT op basis van timecharter, waarbij de loonkosten, de verzekeringspremies en het onderhoud voor rekening van de NTSC kwamen en alle overige kosten, waaronder molest, voor die van het MOWT. De uitgaven van de *Shipping* werden door de Nederlandse regering gegarandeerd. Alleen de schepen die de verbindingen in Azië, de Stille Oceaan en het Caribisch gebied onderhielden, de zogenaamde ‘vrije’ schepen, bleven aanvankelijk nog buiten de bevoegdheid van de MOWT. De *Shipping* zorgde ook voor de opvang, waaronder de medische zorg van de zeelieden aan wal.<sup>30</sup>

Na de aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941 kwamen bijna alle schepen onder het gezag van het MOWT te vallen, die op haar beurt de schepen die in de Stille Oceaan voeren, onderverhuurde aan de Amerikaanse *War Shipping Administration* (WSA).<sup>31</sup> Als gevolg van de oorlog in Azië, waardoor ‘vrije’ vaart niet meer mogelijk bleek en de behoefte om volledig beheer te verkrijgen over de koopvaardijvloot, besloot de Nederlandse regering op 6 juni 1942

<sup>29</sup> A.M.C. van Dissel, M. Elands, H. Faber en P. Stolk (red.), *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam 2014) 14.

<sup>30</sup> Van Dissel e.a., *Nederlandse koopvaardij*, 26-27; K.W.L. Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Deel 2* (Amsterdam 1987) 1050 en L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 9: Londen. Tweede helft* ('s Gravenhage 1979) 785.

<sup>31</sup> De Jong, *Koninkrijk. Deel 9. Tweede helft*, 791.



over te gaan tot bezitsvordering. Daarbij werd bepaald dat deze zou voortduren tot zes maanden na afloop van de oorlog. Dat was hetzelfde moment waarop de charterovereenkomsten met het MOWT zouden aflopen. Het beheer kwam in handen van de *Shipping*. Daarnaast werd door de regering het Scheepvaartfonds opgericht. Alle baten van de handelsvloot werden daarin gestort en alle onkosten kwamen eveneens ten laste van dit fonds. Op 1 augustus 1944 nam de minister van Scheepvaart en Visserij de bewindsvoering over van de *Shipping*. Een aantal commissieleden van de *Shipping* traden nu als ambtenaar in dienst van de regering.<sup>32</sup>

In augustus 1944 kwam het ook tot onderhandelingen tussen de verschillende westelijke geallieerden over de naoorlogse periode. Men achtte het namelijk wenselijk dat gedurende zes maanden na het aflopen van de oorlog de zeggenschap en de coördinatie van de toewijzing van scheepsvrachten in handen zou blijven van een internationale organisatie, de *United Maritime Authority* (UMA). De aanvoer van grondstoffen en voedsel naar de bevrijde gebieden zouden daardoor gewaarborgd en oneerlijke concurrentie zou op deze wijze vermeden kunnen worden. Ook neutrale landen, zoals Zweden, werden uitgenodigd om aan de UMA deel te nemen. Overigens zouden troepentransport- en hospitaalschepen direct ter beschikking blijven van CCS.<sup>33</sup>

De minister van Scheepvaart en Visserij J.M. de Booy wilde er bij de onderhandelingen over de totstandkoming van de UMA op aansturen dat de Nederlandse regering, met erkenning van de belangen van de *war effort*, een zo groot mogelijk zelfbeschikkingsrecht, dan wel een positie van ‘gelijkberechtigd partner’ zou verkrijgen.<sup>34</sup> Met betrekking tot de inzet van de vrachtschepen kwam men tot een bevredigende oplossing: Nederland zou naast de VS, Groot-Brittannië en Noorwegen (welk land na de VS en Groot-Brittannië over de grootste handelsvloot beschikte) zitting mogen nemen in het bestuur van de UMA, de *United Maritime Executive Board* (UMEB), waar alle beslissingen over de verdeling van de scheepsruimte voor alle doeleinden, behalve over het zuiver militaire vervoer, op basis van overeenstemming en niet slechts met meerderheid van stemmen, genomen zouden worden.<sup>35</sup>

Vooraf met het ter beschikking blijven van alle troepentransport- en de hospitaalschepen aan de CCS had de Nederlandse regering de nodige moeite. Men verwachtte deze nodig te zullen hebben om Nederlandse troepen over te brengen naar Azië om het gezag over Nederlands-Indië te herstellen, zodra dit gebied door de Amerikanen of Britten heroverd zou worden. Men probeerde het UMA-verdrag in deze zin ten gunste van de Nederlandse behoeften te wijzigen. Veel succes had men daar niet mee. Lord F.J. Leathers, minister van het MOWT, had wel sympathie voor het Nederlandse standpunt, maar de Amerikanen waren niet van plan om op dit punt iets toe te geven. Uiteindelijk wist men niet meer te bereiken dan de toezegging dat men specifiek Nederlandse behoeften als gesprekspunt bij de UMEB ter tafel mocht brengen.<sup>36</sup> Men ervoer het als een ‘belangrijke de facto discriminatie tusschen enerzijds Amerika en Groot-Brittannië, anderzijds landen als het onze.’<sup>37</sup> Het gevolg van dit alles was, dat zowel de scheepvaartmaatschappijen als de regering geen enkele zeggenschap wisten te verkrijgen over het gebruik van de eigen troepentransport- en hospitaalschepen.

<sup>32</sup> Bezemer, *Geschiedenis*, 1051-1057; Van Dissel, *Nederlandse koopvaardij*, 32-34.

<sup>33</sup> Van Dissel e.a., *Nederlandse koopvaardij*, 50; De Jong, *Koninkrijk Deel 9 Tweede helft*, voetnoot 793.

<sup>34</sup> M. van Faassen en R.J.J. Stevens (bew.) e.a., *Documenten betreffende de buitenlandse politiek van Nederland 1919-1945. Periode C 1940-1945. Deel VIII: 1 juli 1944-14 augustus 1945* (Den Haag 2004) 12, notulen van de vergadering van de ministerraad, 11 juli 1944.

<sup>35</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Marine: Nederlandse Vertegenwoordiger bij de Gezamenlijke Stafchefs (Combined Chiefs of Staff) te Washington, 1942-1949, nummer toegang 2.12.36, inventarisnummer 28, brief van de minister van Scheepvaart en Visserij aan de minister van Buitenlandse Zaken 28 juli 1944.

<sup>36</sup> Ibidem en Faassen en Stevens, *Documenten*, 38, notulen van de ministeriële Commissie Oorlogvoering, 28 juli 1944.

<sup>37</sup> Ibidem, 47, nota van de directeur van de handelsakkoorden van het ministerie van Handel, Nijverheid en Landbouw Lamping, 28 juli 1944.

## De opbouw van een nieuw leger

De troepen die men wilde inzetten in Nederlands-Indië moesten natuurlijk wel beschikbaar zijn. In dat opzicht was de situatie eveneens weinig rooskleurig: van beide legers, de Koninklijke Landmacht en het KNIL waren na de capitulaties van mei 1940 en maart 1942 slechts restanten overgebleven. In Groot-Brittannië had men in 1941 een ‘brigade’ (eigenlijk niet meer dan een versterkt bataljon) weten te vormen. In Australië waren na de verovering van Nederlands-Indië een paar compagnieën terecht gekomen.<sup>38</sup> In de Verenigde Staten (VS) was sinds 1943 het kernkader aanwezig van een later te vormen mariniersbrigade.

Plannen voor de opbouw van een nieuwe krijgsmacht waren er genoeg. Die zouden echter pas verwezenlijkt kunnen worden als het moederland bevrijd zou zijn. Daarbij kwam het probleem dat men met geen mogelijkheid kon voorspellen wanneer dat het geval zou zijn en op welk moment deze krijgsmacht in Nederlands-Indië ingezet zou kunnen (moeten) worden. Men was in elk opzicht volledig afhankelijk van de geallieerden. Zou men voldoende tijd hebben, dan zouden volwaardige gevechtseenheden, divisies, opgeleid en uitgerust kunnen worden. Zou dat niet het geval zijn, dan moest men genoegen nemen met licht bewapende eenheden, die als gezagstroepen achter de geallieerde hoofdmacht dienst zouden doen. Hierover bestond bij de Nederlandse regering in ballingschap geen eensgezindheid.<sup>39</sup> Uiteindelijk besloot de Commissie-Oorlogsvoering van de regering op 30 augustus 1943 tot zowel het een als het ander: 15 gezagsbataljons voor Indië, 27 gezagsbataljons voor Nederland, de vorming van een mariniersbrigade, waarmee al een begin was gemaakt, en de vorming van een uit drie divisies bestaand legerkorps, dat een jaar na de bevrijding van Nederland beschikbaar zou kunnen zijn. De voor Nederlands-Indië bestemde troepen zouden in Australië opgeleid moeten worden. Voor alleen al de gezagsbataljons zouden al een kleine veertigduizend man nodig zijn. Men was kennelijk nogal optimistisch over wat men tot stand zou kunnen brengen.<sup>40</sup>

De werkelijkheid was weerbarstiger: in eerste instantie werd alleen het zuiden van Nederland bevrijd, waar de omstandigheden voor de opbouw van een leger nauwelijks geschikt waren. De Amerikanen weigerden bovendien hun medewerking voor de vorming van een legerkorps. Zij beschouwden de oorlog in de *Pacific* als een Amerikaanse zaak. De CCS hadden op 4 februari 1945 te kennen gegeven dat de Britse regering verantwoordelijk zou moeten zijn voor de formatie en uitrusting van de troepen die aan de strijd tegen Japan zouden gaan deelnemen.<sup>41</sup> Alleen de uitrusting voor de (inmiddels 24) voor Europa bestemde gezagsbataljons was door de Britten toegezegd.<sup>42</sup> De opleiding en uitrusting van de vijftien Indische gezagsbataljons zou door Australië verzorgd worden.<sup>43</sup> Zowel de CCS als de *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force* (SHAEF), het opperbevel van de geallieerde troepen in West-Europa, waar de Amerikanen feitelijk de dienst uitmaakten, waren niet geïnteresseerd in de vorming van een Nederlandse expeditionaire strijdmacht in welke vorm dan ook. De Britten waren toegeliever:

<sup>38</sup> H. Burgers, *De geroeda en de ooievaar. Indonesië van kolonie tot nationale staat* (Leiden 2011) 335.

<sup>39</sup> De Jong, *Koninkrijk. Deel 9: Tweede helft*, 1136.

<sup>40</sup> *Ibidem*, 1151.

<sup>41</sup> J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, *Met de blik naar het oosten: de Koninklijke Landmacht, 1945-1990* (Den Haag 1994) 19.

<sup>42</sup> Faassen en Stevens, *Documenten*, 393, brief van de minister van Oorlog Van Lidth de Jeude aan de minister van Buitenlandse Zaken Van Kleffens, 24 januari 1945.

<sup>43</sup> Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, *Parlementaire enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Verslag houdende de uitkomsten van het onderzoek. Deel 8a en b. Militair beleid 1940-1945. Terugkeer naar Nederlands-Indië. Verslag en bijlagen* ('s Gravenhage 1956) 100. Bijlage 49, ‘telegram d.d. 27 October 1944 van de heer van Mook uit Australië aan de minister van Oorlog betreffende legering, verpleging en opleiding van Nederlandse gezagstroepen in Australië na de bevrijding van Nederland’ en M.H.M. Hastings, *Nemesis. The Battle for Japan, 1944-1945* (London 2007) 367, 372, 434.

zij boden aan om een deel van het te vormen legerkorps in Groot-Brittannië op te leiden en uit te rusten. Alle troepen moesten echter ter beschikking blijven van SHAEF.<sup>44</sup>

### Met lege handen

Uiteindelijk had men in mei 1945 in totaal ongeveer 14.000 man onder de wapenen weten te krijgen: elf zogenaamde *Light Infantry Battalions* (LIB's) en zes uit de Binnenlandse Strijdkrachten afkomstige bataljons Stoottroepen, aangevuld met enige ondersteunende eenheden.<sup>45</sup> In april 1945 werd na veel moeite van de CCS ook toestemming verkregen om ongeveer 5600 man in het Verre Oosten te mogen inzetten, maar scheepsruimte om hen te kunnen transporteren werd vooralsnog niet beschikbaar gesteld: '[That] will depend on other requirements of higher priority.'<sup>46</sup> Op dat moment bevonden zich in het opleidingskamp van de mariniers in de VS 2500 man, hoofdzakelijk afkomstig uit het al eerder bevrijde zuiden van Nederland. In Groot-Brittannië waren op 5 mei 1945 ongeveer negenhonderd voor Indië bestemde militairen aangekomen om verder opgeleid te worden.<sup>47</sup> Van deze groep konden ongeveer driehonderd militairen naar Australië gezonden worden als aanvulling op KNIL-detachement aldaar.<sup>48</sup>

Voor de luitenant-gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, H. van Mook, was de situatie zeer frustrerend, zeker in het licht van de enorme inzet die de Nederlandse handelsvloot in de oorlogsperiode getoond had, waarbij zeer zware verliezen geleden waren en we 'nu niet eens een deel hiervan kunnen gebruiken voor onze eigen deelname.' Hij drong aan om tegelijkertijd bij de hoogste Britse en Amerikaanse autoriteiten (de CCS) stappen te ondernemen en vroeg zich af 'of wij in dat ongunstige geval moeten voortgaan onbeperkte hulp te verlenen op scheepvaartgebied.'<sup>49</sup> Hij ging daarbij voorbij aan het feit dat bij het in werking treden van de UMA (hetgeen op 23 mei 1945 zou gebeuren), Nederlandse schepen die zich zouden onttrekken aan de UMA (en de CCS), onderweg geen gebruik zouden mogen maken van bunkerfaciliteiten.

Om de Amerikaanse regering, die men kennelijk als grootste hinderpaal beschouwde, milder te stemmen, kwam het idee bij de regering op om de troepenschepen voortaan onder dezelfde condities beschikbaar te stellen als dat tot dan toe met oorlogsschepen was gebeurd. Dit was al in maart met het MOWT besproken. Dat betekende dat Groot-Brittannië en de VS vanaf het in werking treden van de UMA geen huur meer zouden hoeven te betalen voor het gebruik van de troepenschepen.<sup>50</sup>

De tegenstand om scheepsruimte beschikbaar te stellen om troepen over te brengen bleek echter vooral van Britse zijde te komen. De Britse leden van de CCS, *Admiral Sir J.F. Somerville* en *Field Marshall Sir H. M. Wilson* stelden dat de vernietiging van Japan absolute voorrang had. De Amerikanen bleken daarentegen niet onwelwillend te staan tegenover het

<sup>44</sup> L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 10a: Het laatste jaar: Tweede helft* ('s Gravenhage 1980) 737-741.

<sup>45</sup> De Jong, *Koninkrijk 10a*, 752.

<sup>46</sup> *Enquêtecommissie 8a en b*, 105 Bijlage 53, memorandum d.d. 16 April 1945 van de Combined Chiefs of Staff, voor de Nederlandse vertegenwoordigers bij dit lichaam, betreffende het transport van Nederlandse troepen naar Australië.

<sup>47</sup> De Jong, *Koninkrijk. Deel 11c: Nederlands-Indië III* (Leiden 1986) 452-453.

<sup>48</sup> NL-HaNA, Ministerie van Defensie te Londen; Ministerie van Oorlog te Londen en afwikkeling daarvan, nummer toegang 2.13.71, inv.nr. 1491, brief van majoor G.W.J. van Walraven (detachementscommandant) aan het hoofd van de Afdeling Militaire Zaken van het ministerie van Overzeese Gebiedsdelen 11 mei 1945.

<sup>49</sup> Faassen en Stevens, *Documenten*, 651, telegram van de luitenant-gouverneur-generaal van Nederlands-Indië aan de minister van Overzeese Gebiedsdelen Schmutzer, 16 mei 1945 en ibidem, 655, telegram van de luitenant-gouverneur-generaal van Nederlands-Indië aan de minister van Overzeese Gebiedsdelen Schmutzer, 21 mei 1945.

<sup>50</sup> Ibidem, 656, de minister zonder portefeuille minister Michiels van Verduynen aan de ambassadeur te Washington Loudon, 22 mei 1945 en NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 37, ambassadeur Loudon aan de *Acting Secretary of State* Grew 6 juni 1945.

Nederlandse verzoek om troepen over te brengen naar Australië. Volgens de Amerikaanse *Fleet Admiral* W.D. Leahy en *General* G.C. Marshall, beiden lid van de CCS, zou, ondanks de krappe transportsituatie een dergelijk verzoek waarschijnlijk niet geweigerd worden, omdat het immers om Nederlandse mensen, schepen en oorlogsbelangen ging. Dan moest er wel een concreet verscheppingsplan ingediend worden. Dat werd onmiddellijk uitgewerkt en op 25 juni 1945 aan de CCS overhandigd.<sup>51</sup> Het uitgangspunt was, dat de voor de opleiding in de VS bestemde mariniers het beste overgebracht zouden kunnen worden op troepentransportschepen van de geallieerden die regelmatig tussen Europa en de VS heen en weer voeren.<sup>52</sup>

De aanvankelijke toezegging van Amerikaanse zijde om medewerking aan de troepen-transporten naar Australië te verlenen werd midden juli teruggenomen: de afstand tussen de VS en het strijdtoneel zou te groot zijn, waardoor er een verandering in de strategische planning noodzakelijk was. Onder deze omstandigheden konden er geen schepen vrijgemaakt worden voor nevendoele. Daarnaast zou op korte termijn de grens tussen het Amerikaanse *South West Pacific Area* (SWPA) het Britse *South East Asia Command* (SEAC) verschoven worden, waardoor bijna geheel Nederlands-Indië tot het gebied van het SEAC zou komen te behoren.<sup>53</sup> Het ambitieuze Nederlandse plan viel bijna geheel in duigen nadat de Australische regering eind juli 1945 te kennen gaf eventueel 5600 man op te willen vangen en uit te rusten, maar niet meer: de Australische economie zou overbelast zijn, met name op het gebied van de productie van voedsel en munitie. Om deze reden had men besloten om 50.000 man van het eigen leger te demobiliseren.<sup>54</sup> Bovendien kwam van Amerikaanse zijde het bericht dat men in de VS niet méér dan 7000 mariniers wilden opleiden.<sup>55</sup>

In een gesprek dat Prins Bernhard als ‘Bevelhebber der Nederlandse strijdkrachten’ met *Lord* Louis Mountbatten, de opperbevelhebber van SEAC had, kwam naar voren dat het transport van Nederlandse gezagstroepen naar Azië geen prioriteit had. Op de eerste plaats zouden geofende (lees: Britse) troepen getransporteerd worden, gevolgd door repatriëring van personeel en materiaal dat niet meer voor de strijd nodig zou zijn. Ook wilden de VS hun eigen troepen in Europa zo snel mogelijk weer terug naar huis brengen. *Lord* Mountbatten deed wel de belofte dat hij zijn invloed zou aanwenden om ervoor te zorgen dat de gezagsbataljons in Groot-Brittannië opgeleid en uitgerust zouden worden.<sup>56</sup>

---

<sup>51</sup> NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 34, memorandum van de Nederlandse vertegenwoordiger bij het CCS aan de CCS, 25 juni 1945.

<sup>52</sup> *Enquêtecommissie 8a en b*, 107-108, telegram (ref.nr. 3754) d.d. 26 mei 1945, telegram (ref.nr. 3807) d.d. 27 mei 1945 en telegram (ref.nr. 3791) d.d. 29 mei 1945 van de Ambassadeur te Washington aan de minister van Buitenlandse Zaken betreffende het transport van Nederlandse troepen naar Australië; NL-HaNA, Marinevertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 37, overzicht gegevens van Nederlandse troepentransport- en hospitaalschepen 26 mei 1945.

<sup>53</sup> Faassen en Stevens, *Documenten*, 694-695, de Nederlandse vertegenwoordigers bij de Combined Chiefs of Staff te Washington Van Tricht en Van der Kun aan de minister voor Algemene Oorlogsvoering van het Koninkrijk Schermerhorn 19 juli 1945.

<sup>54</sup> NL-HaNA, Algemene Secretarie van de Nederlands-Indische Regering en de daarbij gedeponeerde Archieven, 2.10.14, inv.nr. 2256, telegram van schout-bij-nacht Van Straten aan lt.-gouv. -gen. Van Mook 22-7-1945 en *Enquêtecommissie 8a en b*, 109, bijlage 58, telegram van de Australische regering aan de Nederlandse vertegenwoordigers bij de CCS 23 juli 1945.

<sup>55</sup> NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 34, brief van Admiral Edwards (U.S. Navy) aan de Nederlandse vertegenwoordiger bij de CCS, schout-bij-nacht Van der Kun 26 juli 1945.

<sup>56</sup> *Ibidem*, memorandum van Prins Bernard aan de Nederlandse regering 5 augustus 1945 en A van der Zijl, *Bernard. Een verborgen geschiedenis* (Amsterdam en Antwerpen 2010) 354.

## Na de capitulatie van Japan: moeizaam naar Azië

Inmiddels was het duidelijk geworden dat, na de aanvallen met atoombommen op Hiroshima en Nagasaki (6 en 9 augustus 1945) en de oorlogsverklaring van de Sovjet-Unie aan Japan (9 augustus 1945), de oorlog in het Verre Oosten snel tot een einde zou komen. Dit was voor de Nederlandse regering beslist geen geruststellende gedachte: er waren nauwelijks Nederlandse troepen in Azië aanwezig en men beschikte niet over transportmogelijkheden om de weinige in Nederland beschikbare bataljons daarnaartoe over te brengen.<sup>57</sup> Op 15 augustus 1945 volgde de daadwerkelijke capitulatie, terwijl op dezelfde dag ook Nederlands-Indië definitief in zijn geheel onder SEAC kwam te vallen. Dat maakte het probleem nog groter, omdat de Britten nauwelijks over voldoende troepen beschikten om hun eigen koloniën te bezetten. Dat waren bovendien voor een groot deel Brits-Indische eenheden, die niet gemotiveerd waren om ingezet te worden voor de koloniale belangen van Nederland, terwijl de Britse soldaten zo snel mogelijk weer terug naar huis wilden. Op 17 augustus 1945 werd bovendien, voor Nederland totaal onverwacht, door Sukarno en Mohammed Hatta de Indonesische onafhankelijkheid uitgeroepen. Hoewel de situatie midden augustus 1945 uitzichtloos leek, kwam er toch beweging in de zaak: zowel vanuit het Britse *War Office* als het MOWT kwam het verzoek aan de Nederlandse regering om een overzicht te geven van die eenheden die op korte termijn naar Indonesië getransporteerd zouden kunnen worden.<sup>58</sup> Het was om deze reden dat de regering er bij de UMEB op aandrong om scheepsruimte beschikbaar te stellen om gedurende zes maanden dertigduizend militairen naar Indonesië te mogen transporteren. Ook wilde men op zo kort mogelijke termijn drieduizend ambtenaren en militairen vanuit Australië en vijfduizend voormalige krijgsgevangenen uit Japans gebied naar Indonesië overbrengen. Daarnaast verwachtte men in totaal tachtigduizend repatrianten naar Nederland te moeten transporteren, waarvan dertigduizend eerst in Australië en Nieuw-Zeeland zouden moeten aansterken.<sup>59</sup>

Op 22 augustus 1945 kwam het bericht dat voor de eerste 2000 man transportgelegenheid toegezegd was. Deze zouden op korte termijn kunnen vertrekken. Op 29 augustus werd duidelijk dat het maandelijks om twee tot vijf troepentransportschepen zou gaan, die echter niet verder zouden varen dan Belawan op Sumatra. Om de transporten vanuit Groot-Brittannië te organiseren werd daar de ‘Commissie transporten Nederlands-Indië’ opgericht. Dit met toestemming van de CCS. Tegelijkertijd kwam op deze datum ook het bericht dat de Amerikanen de *Lend-Lease*-overeenkomst als beëindigd beschouwden. De oorlog was immers afgelopen. Dit had vooral gevolgen voor de Mariniersbrigade: rekruten mochten niet meer voor opleiding naar de VS verscheept worden en voor de uitrusting moest voortaan betaald worden.<sup>60</sup> Het werd ook duidelijk dat de in de VS aanwezige militairen waarschijnlijk binnen enkele weken het land zouden moeten verlaten. Vooral *Fleet Admiral King*, die aan het hoofd van de *U.S. Navy* stond, stond hierop. Het grootste deel van de Mariniersbrigade zou begin oktober de opleiding nog niet voltooid hebben, waardoor ze slecht inzetbaar zouden zijn. Via de WSA en de UMEB

<sup>57</sup> S. L. van der Wal, *Officiële bescheiden betreffende de Nederlands-Indonesische betrekkingen 1945-1950* ('s Gravenhage 1971) 2, verslag van de vergadering van de raad voor oorlogvoering op 10 augustus 1945.

<sup>58</sup> NL-HaNA, Alg. Secretarie Ned.-Ind. Regering, 2.10.14, inv.nr. 2256, memo minister Overzeese Gebiedsdelen Logemann aan lt.-gov.-gen. Van Mook 20 augustus 1945; Van der Wal, *Officiële bescheiden 1945-1950*, 14, het Britse *War Office* aan militair attaché te Londen (Phaff), 12 aug. 1945; NL-HaNA, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen: Archief dr. P.J. Bannier, 1945-1950, 2.10.36.14 inv.nr. 20, brief van de *Permanent Under Secretary* Cyril Hurcomb (MOWT) aan J. Olyslager van het ministerie van Scheepvaart, 15 augustus 1945.

<sup>59</sup> NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 34, telegram van min.-pres. Schermerhorn aan de Nederlandse vertegenwoordiging bij de CCS, 21 augustus 1945 en de brief van de Nederlandse vertegenwoordiger bij de UMEB, Van Hengel aan de voorzitter van de UMEB, 22 augustus 1945.

<sup>60</sup> Van der Wal, *Officiële bescheiden 1945-1950*, 46-50, verslag van de vergadering van de raad voor oorlogvoering op 22 aug. 1945; NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 34, telegram van de Nederlandse vertegenwoordiger bij de CCS aan minister-president Schermerhorn, 18 augustus 1945.

kwam op 10 september 1945 het bericht dat vanaf midden november de mariniers in groepen van 1000 – 2000 man naar Belawan getransporteerd zouden kunnen worden.<sup>61</sup> De 2000 man die in Antwerpen wachtten op verscheping naar de VS zouden daar niet meer toegelaten worden.<sup>62</sup>

De zeggenschap, of beter gezegd het gebrek daaraan, over de troepentransport- en hospitaalschepen bleef voor de Nederlandse regering een heikel punt. De Britse voorzitter van de UMEB, A.I. Anderson, onderkende dat er een groot probleem bestond vanwege het grote aantal aanvragen voor passagierstransport (troepen- en repatriantenvervoer) en was van mening dat alleen een goede samenwerking de problemen zou kunnen oplossen. Daarvoor zou een klein comité, een zogenaamde *working party* gevormd moeten worden. Minister De Booy van Scheepvaart vond dat nogal een zinloze onderneming, omdat de werkelijke zeggenschap bij de CCS lag. Hij stelde de vraag of er boven de militairen (de CCS) geen hogere autoriteit bestond. Die bestond er inderdaad: het Britse kabinet. Op de beslissingen hiervan hadden de Nederlanders echter geen invloed. Men bleef afhankelijk van de goedwilligheid van met name de Britse regering.<sup>63</sup>

Door het overleg in de UMEB kwamen toch negen troepentransportschepen beschikbaar voor de Nederlandse regering (zie bijlage 1). Met *Fremantle* in Australië als bestemming vertrok het eerste grote troepentransport met de *Stirling Castle* op 4 oktober 1945. Aan boord bevonden zich troepen die in Groot-Brittannië hun eerste opleiding hadden gehad. Naast deze groep bevonden zich aan boord ook gemilitariseerde ambtenaren van de *Netherlands Indies Civil Administration* (NICA). Men verwachtte in Australië deze troepen verder op te kunnen leiden en van bewapening en uitrusting te kunnen voorzien. Het transport met de *Sibajak* kwam later te vervallen. Het grootste Nederlandse passagiersschip de *Nieuw Amsterdam*, dat in de oorlog als troepentransportschip gevaren had, kwam beschikbaar. Eind oktober, na het transport met de *Alcantara* verliet dit schip de haven van Southampton. Beide laatste schepen kregen Batavia als bestemming.<sup>64</sup> Van het MOWT kwam daarnaast toestemming om deze schepen te gebruiken om repatrianten van Indonesië naar Europa te vervoeren.<sup>65</sup>

Men probeerde eveneens de *Stirling Castle* op 25 oktober nog naar Batavia om te leiden, maar het was al te dicht in de buurt van Fremantle en had onvoldoende brandstof aan boord om nog naar Batavia te varen.<sup>66</sup> De uiteindelijke bestemming werd Sydney, dat op 4 november bereikt werd. Zowel in Fremantle als in Sydney mochten de troepen niet van boord. Eind september had daar namelijk de communistische *Waterworkers Union* tot een boycot van alle Ne-

<sup>61</sup> NL-HaNA, Ministerie van Marine: Collectie Archiefbescheiden inzake de Mariniersbrigade in de Verenigde Staten, 1943-1946, 2.12.32, inv.nr. 25, brief van de Nederlandse vertegenwoordiging bij de CCS aan de commandant van de Mariniersbrigade, 29 augustus 1945; NL-HaNA, Alg. Secretarie Ned.-Ind. Regering, 2.10.14, inv.nr. 2256, telegram van de minister van Overzeese gebiedsdelen Logemann aan lt.-gouv.-gen. Van Mook, 30 augustus 1945; NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 34, telegram van de tijdelijk zaakgevestigde Van Boetzelaer aan de minister van Scheepvaart De Booy, 7 september 1945.

<sup>62</sup> NL-HaNA, Marine-vertegenwoordiger Washington, 2.12.36, inv.nr. 35, memorandum van het *Department of State* aan de Nederlandse vertegenwoordigers bij de CCS, 27 september 1945.

<sup>63</sup> NL-HaNA, Koloniën / Bannier, 2.10.36.14, inv.nr. 20, memo van de wnd. secr.-gen. P. Dijkstra aan de minister van Scheepvaart De Booy, 25 september 1945; NL-HaNA, Gezantschap [later Ambassade] in Groot-Brittannië (en Ierland tot 1949) [standplaats Londen], 2.05.44, inv.nr. 1249, notulen van de bij de 'United Maritime Authority' (UMA) aangesloten landen., 28 september 1945.

<sup>64</sup> NL-HaNA, Nederlands Liaison Officier bij het Algemeen Hoofdkwartier te New Delhi en de Nederlands East Indies Liaison Mission bij het Hoofdkwartier Allied Land Forces South East Asia, 1942-1946, 2.13.130, inv.nr. 59, brief van kolonel Buurman van Vreeden aan ALFSEA, 8 oktober 1945.

<sup>65</sup> NL-HaNA, Koloniën / Bannier, 2.10.36.14, inv.nr. 20, brief van wnd. secr.-gen. Dijkstra aan de minister van Scheepvaart De Booy, 15 oktober 1945.

<sup>66</sup> NL-HaNA, Alg. Secretarie Ned.-Ind. Regering, 2.10.14, inv.nr. 2256, telegram van Nederlandse ambassade in Melbourne aan de Ned.-Ind. Regering, 25 oktober 1945.

derlandse en Nederlands-Indische schepen besloten, als ondersteuning van de onafhankelijkheidsverklaring van Indonesië. Het kwam tot incidenten tussen de communistische sympathisanten en de troepen aan boord. Na een week konden de Nederlanders overstappen op een ander schip, ss *Morenton Bay*. Doordat de opperbevelhebber van SEAC, Lord Louis Mountbatten de toegang van nieuwe Nederlandse troepen op Java had verboden, werd er koers gezet naar Malakka, waar men op 27 november in Penang van boord kon gaan.<sup>67</sup> Ook de *Alcantara* en de *Nieuw-Amsterdam* werden naar Malakka gedirigeerd.<sup>68</sup>

De Amerikaanse regering wenste op geen enkele wijze openlijk mee te werken aan wat opgevat zou kunnen worden als ‘koloniale onderdrukingspolitiek’. Dat betekende dat aan het vertrek van de Mariniersbrigade zo weinig mogelijk ruchtbaarheid gegeven mocht worden. Om moeilijkheden met Amerikaanse bemanningen te voorkomen en om deviezen uit te sparen, waaraan de regering een gebrek had, ging de voorkeur uit naar transport met Nederlandse schepen. Op 29 oktober 1945 kwam de toestemming van de CCS. De voorlopige bestemming werd Batavia (voor het overzicht van de bij dit transport betrokken schepen zie bijlage 2).

Tijdens de reis van het eerste schip, ms *Noordam*, ging het geharrewar over de uiteindelijke bestemming door. De Nederlandse admiraal C.E.L. Helfrich, Bevelhebber der Strijdkrachten in het Oosten (BSO), die zich op dat moment in Singapore bevond, wenste dat de brigade naar Soerabaja zou gaan, waar de Koninklijk Marine voor 1942 haar marinehaven had. De Britse *Prime Minister* C.R. Attlee had daar echter bezwaren tegen gemaakt. Uiteindelijk ging één bataljon in Tandjong Priok aan land. De Britse bevelhebber op Java, *Lieutenant General* A.P.F. Christinson, had geen bezwaar om de rest van de Mariniersbrigade daar ook te ontschepen. In Tandjong Priok was evenwel onvoldoende accommodatie aanwezig, waarop admiraal Helfrich het besluit nam om de rest van de Mariniersbrigade naar Singapore te laten transporteren.<sup>69</sup>

Over de werkelijk benodigde troepenmacht bestond aanvankelijk nogal wat optimisme. Van Straten, de commandant van de pas aangekomen NICA, was van mening dat ‘bij eenig machtsvertoon m.i. de zaak ineen [zal] storten als een kaartenhuis, mits enkele leiders worden geïsoleerd, wat ook het plan is.’<sup>70</sup> In november was dit optimisme enigszins verminderd en dachten de militaire bevelhebbers ter plaatse, viceadmiraal Helfrich en luitenant-generaal L.H. van Oyen, dat er uiteindelijk 75.000 man nodig zouden zijn om geheel Indonesië ‘te beheerschen en te pacificeren.’<sup>71</sup> De commandant van West-Java, generaal-majoor W. Schilling achtte echter in diezelfde maand een macht van 200.000 man gedurende een periode van vijf tot tien jaar noodzakelijk. Dat werd als te pessimistisch gezien.<sup>72</sup> De nieuwe legercommandant van het KNIL, luitenant-generaal S.H. Spoor dacht in maart 1946 aan 70.000 man voldoende te hebben om Java, het belangrijkste eiland, te bezetten.<sup>73</sup> Die troepenmacht zou voor het grootste deel uit dienstplichtigen moeten bestaan. Door ontoereikende opleidings- en kazerneringsmogelijkheden en het gebrek aan kader en uitrusting zou pas in september 1946 de eerste groep, de Eerste

<sup>67</sup> M.L. George, *Australian Attitudes and Policies towards the Netherlands East Indies and Indonesian Independence, 1942-1949* (Canberra 1973) 68; De Jong, *Koninkrijk 11c*, 634: <<http://www.boordgeld.nl/index.php/sterling-castle>> geraadpleegd op 16 juni 2016.

<sup>68</sup> NL-HaNA, Liaison Officie HQ New Delhi en South East Asia, 2.13.130, inv.nr. 59, telegram van *Allied Forces South East Asia* (ALFSEA) aan *HQ Malayan Command* (HMC), 4 november 1945; ibidem, HMC aan ALFSEA, 8 november 1945; ibidem, Ned.-Ind. Liason Missie bij ALFSEA aan Bevelhebber Strijdkrachten in het Oosten (BSO), 9 november 1945.

<sup>69</sup> D.C.L. Schoonoord, *De Mariniersbrigade 1943-1949. Wording en inzet in Indonesië* (’s Gravenhage 1988) 76-84.

<sup>70</sup> S.L. van der Wal, P.J. Drooglever en M.J.B. Schouten, *Officiële bescheiden betreffende de Nederlands-Indonesische betrekkingen 1945-1950. Deel 1: 10 augustus – 5 november 1945* (’s Gravenhage 1971) 147.

<sup>71</sup> Van der Wal e.a., *Officiële bescheiden. Deel 2: 9 november – 31 december 1945*, 15.

<sup>72</sup> Groen, *Marsroutes en dwaalsporen*, 46-49.

<sup>73</sup> Ibidem, 74.

‘7 December’ Divisie uitgezonden kunnen worden. De Tweede ‘Palmboom’ Divisie zou dan in het voorjaar van 1947 volgen.<sup>74</sup>

De regering wilde niet alleen zo snel mogelijk een strijdmacht naar Indonesië overbrengen, maar stond ook voor de opgave om grote groepen Indische Nederlanders naar Nederland over te brengen, die door de Japanners onder erbarmelijke omstandigheden geïnterneerd waren geweest. Opvang in Indonesië was, gezien de politiek-militaire situatie, niet mogelijk.<sup>75</sup> Zowel de *Nieuw-Amsterdam*, als de *Noordam* en de *Bloemfontein* werden daarom gebruikt om evacués naar Nederland over te brengen. Daaraan nam het vlaggenschip van de SMN, ms *Oranje*, als hospitaalschip ook aan deel. De *Noordam* en de *Bloemfontein* vervoerden vervolgens Amerikaanse militairen vanuit Europa terug naar huis, waarna beide schepen aan hun eigenaars teruggegeven werden.<sup>76</sup>

Tot aan het aflopen van de UMA-periode zijn er nog twee transporten geweest: een tweede reis met de *Nieuw-Amsterdam* en een reis met de *Johan van Oldenbarnevelt* van de SMN. Behalve het personeel voor het KNIL en de NICA, waren toen achttien infanteriebataljons en de Mariniersbrigade naar Azië getransporteerd. Dat waren ook alle beschikbare eenheden. Voor het grootste deel kwamen deze eenheden in Malakka terecht. Pas in de loop van 1946 werden ze door SEAC in Indonesië toegelaten.

---

<sup>74</sup> Ibidem, 39.

<sup>75</sup> M. Bossenbroek, *De Meelstreep. Terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 2001) 155-159.

<sup>76</sup> W. Willems, *De uittocht uit Indië, 1945-1995* (Amsterdam 2001) 52; A. Lagendijk, *Een schakel tussen twee werelden. Repatriërings- en troepenschepen naar en van Indië* (Amsterdam 1991) 21, 31 en 33; NL-HaNA, Liaison Officie HQ New Delhi en South East Asia, 2.13.130, inv.nr. 59, telegram van de *Shipping* in New York aan de minister van Scheepvaart De Booy, 9 november 1945.



## Hoofdstuk 2: Varen voor de regering

In maart 1946 kwam een einde aan de UMA-periode en operationele bevoegdheid van de CCS over de Nederlandse passagiersschepen. Vervolgens zouden alle schepen teruggegeven moeten worden aan de reders. Omdat de regering geen eigen troepentransportschepen had, moest er een oplossing gevonden worden om tegen een redelijke prijs de beschikking te krijgen over deze schepen, omdat men voor de opgave stond om grote aantallen militairen naar en burgerrepatrianten uit Indonesië te vervoeren. Voor de scheepvaartmaatschappijen was het echter belangrijk dat zij hun schepen, waarvan tijdens de oorlog meer dan de helft verloren was gegaan, naar eigen inzicht en voor een behoorlijke prijs zouden kunnen exploiteren. Bij de voor troepen-transport omgebouwde passagiersschepen bedroeg het verlies een derde van de vooroorlogse capaciteit.<sup>77</sup> Daarbij kwam dat gezonde scheepvaartondernemingen ook voor de Nederlandse staat van groot belang waren voor de verwerving van de noodzakelijke deviezen.

### Onderhandelingen

In de tweede helft van 1945 werden de meeste vrachtschepen ‘ontvorderd’ en keerden ze weer terug naar hun oorspronkelijke eigenaren.<sup>78</sup> Tijdens de UMA-periode hadden deze evenwel nog niet de vrije beschikking over hun schepen. De UMA als opdrachtgever bepaalde immers de inzet. Wel werden in toenemende mate opdrachten, die voor Nederlandse reders van belang waren, steeds vaker aan Nederlandse rederijen en schepen toegewezen. Daarbij was het vaak zo dat schepen van de ene rederij in dienst voeren van een andere. Er ontstond zo een verschil: de managers (de eigenaren) waren verantwoordelijk voor bijvoorbeeld de bunkering, reparatie en de bemanning en de operators voor de commerciële exploitatie.<sup>79</sup>

Op 9 februari 1946 liet de minister van Scheepvaart in een circulaire aan alle rederijen weten dat het in zijn voornemen lag om ‘op of omstreeks 2 Maart’ een einde te maken aan de bezitsvordering van de handelsvloot. Hij maakte tegelijkertijd een voorbehoud om, als het landsbelang dit zou eisen, hierop uitzonderingen te maken. Bijvoorbeeld met betrekking tot het vervoer van troepen (met inbegrip van troepen van ‘andere mogendheden’) en evacués. Ook vrachtschepen waren van verdere voortzetting van de bezitsvordering niet uitgesloten. Het vervoer van regeringsgoederen (in hoofdzaak militair materieel) zou op deze wijze tegen een zo laag mogelijke prijs kunnen geschieden. Er was op dat moment nauwelijks sprake van een vrije markt: zowel de Britse als de Franse regeringen hadden de beschikbare troepentransportschepen zelf nodig om in hun eigen behoefte te voorzien. Bij de VS was het, gezien de ervaring met de uitrusting en het transport van de Mariniersbrigade, onwaarschijnlijk dat zij hun schepen beschikbaar zouden stellen om Nederlandse troepen te transporteren naar Indonesië.<sup>80</sup>

Om de beschikbare vrachtschepen zo gunstig mogelijk in te kunnen zetten, onder meer voor het vervoer van noodzakelijke goederen naar Nederland, stelde de minister van Scheepvaart een Allocatiecommissie (later: Allocatiebureau) in, waarbij vertegenwoordigers van de reders en de overheid gezamenlijk zouden gaan beslissen over de inzet van de eigen en de door

<sup>77</sup> De Jong, *Koninkrijk, dl. 9. Tweede helft*, 772.

<sup>78</sup> In de correspondentie tussen de reders en het ministerie van Scheepvaart wordt over de teruggave van de schepen na het einde van de bezitsvordering steeds gesproken over ‘ontvordering’. Hoewel dit woord niet bestaat, wordt het hier vanwege de duidelijkheid toch overgenomen.

<sup>79</sup> NL-HaNA, Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen (KPM / KJCPL), 2.20.35, inv.nr. 607, circulaire No. 3 van de Nederlands-Indische Scheepvaart Organisatie, 19 december 1945.

<sup>80</sup> NL-HaNA, Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), 2.20.23, inv.nr. 860, circulaire 154 van de minister van Scheepvaart, 9 februari 1946.

de regering beschikbaar gestelde schepen. Dit als vervolg op de wijze waarop dit tijdens UMA-periode geschied was. Schepen zouden dan bijvoorbeeld door de Nederlandse reders onderling op timecharterbasis aan elkaar verhuurd kunnen worden. Deze commissie zou op 15 februari 1946 met haar werkzaamheden moeten beginnen.<sup>81</sup>

De scheepvaartmaatschappijen verkeerden niet allemaal in een gelijkwaardige positie: de Holland-Amerika Lijn (HAL) voer voornamelijk op Noord-Amerika, terwijl de Mails vandoors de verbinding met Indonesië verzorgden. De KPM en de Japan China Java Lijn (JCJL) onderhielden voor de oorlog het interinsulaire verkeer in de Indonesische archipel en de inter-Aziatische verbindingen. Niet alleen voor de HAL, maar ook voor de economie van het land, was het belangrijk dat zij zo snel mogelijk de beschikking zou krijgen over de moderne en snelle *Nieuw-Amsterdam*, *Noordam* en *Westerdam*, om haar positie op de trans-Atlantische vaart veilig te kunnen stellen: hier werden de passagetarieven namelijk in Amerikaanse dollars betaald. Alleen de oude *Volendam* zou ten dienste blijven staan om troepen en repatrianten te vervoeren. De andere hierboven genoemde schepen werden begin 1946 daadwerkelijk teruggegeven, waarna de *Nieuw-Amsterdam* weer volledig in vooroorlogse staat hersteld werd. Dat duurde anderhalf jaar. De *Noordam* en de *Westerdam* konden door de HAL veel sneller in gebruik genomen worden, omdat voor beide schepen de reconversie veel minder omvangrijk was. Bij de Mails, de KPM en de JCJL was een herstel van het vooroorlogse handelsverkeer door de politieke omstandigheden voorlopig nog niet te verwachten.<sup>82</sup>

De passagiersschepen van de KPM (de *Boissevain*, de *Tegelberg*, de *Ruys* en de *Nieuw Holland*) werden vooralsnog niet ‘ontvorderd’. Het ministerie van Scheepvaart nam daarbij de rol van het MOWT als opdrachtgever over, waarbij de SMN als operator zou gaan optreden.<sup>83</sup> De onoverzichtelijke situatie in Indonesië, waar SEAC nog deels de dienst uitmaakte en er in de Republikeinse gebieden op Java en Sumatra een revolutionaire chaos heerste, was daar de oorzaak van.<sup>84</sup> Zowel de Nederlands-Indische regering als de KPM kwamen hiertegen in verweer: de Nederlands-Indische wetgeving zou voldoende mogelijkheid hebben om de medewerking van de KPM af te dwingen.<sup>85</sup> Eind april werd door minister De Booy van Scheepvaart daarom besloten ook de passagiersschepen van de KPM weer terug te geven en deze, zoals dat ook met de schepen van de overige rederijen het geval was, in timecharter te huren. De KPM werd daarna door minister De Booy uitgenodigd zich aan te sluiten bij de onderhandelingen die op dat moment tussen het ministerie en de scheepvaartmaatschappijen gevoerd werden. Hij tekende nog wel aan dat ‘de bedoelde schepen vermoedelijk nog wel geruimen tijd aan hun emplooi bij Uwe maatschappijen onttrokken zullen moeten blijven.’ Hij sloot overigens niet uit dat in de toekomst deze passagiersschepen opnieuw gevorderd zouden kunnen worden.<sup>86</sup>

Alle passagiers- en tot troepentransportschepen omgebouwde vrachtschepen (zie bijlage 3) – met uitzondering dus van de bovengenoemde schepen van de HAL – werden direct na de ‘ontvordering’ door het ministerie van Scheepvaart op basis van timecharter in gebruik genomen. De reders hadden al in de UMA-periode te kennen gegeven hieraan de voorkeur te hebben boven een voortgezette bezitsvordering. Praktisch gezien hield het ministerie op deze wijze de

<sup>81</sup> Ibidem.

<sup>82</sup> A.D. Wentholt en K. Borstlap, *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973) 266-269.

<sup>83</sup> NL-HaNA, KPM / KJCPL, 2.20.35, inv.nr. 607, instructie aan de gezagvoerder van de *Nieuw Holland*, 13 maart 1946.

<sup>84</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 607, brief van KPM Londen aan de gezagvoerder van de *Nieuw Holland*, 13 februari 1946 en J.P. de Jong, *De terugtocht. Nederland en de dekolonisatie van Indonesië* (Amsterdam 2015) 48-49.

<sup>85</sup> NL-HaNA, KPM / KJCPL, 2.20.35, inv.nr. 607, brieven van de Indische directeur van de KPM aan de Nederlandse directeur van de KPM, 21 en 28 februari 1946.

<sup>86</sup> NL-HaNA, KPM / KJCPL, 2.20.35, inv.nr. 607, brief van de minister van Scheepvaart aan de KPM, 29 april 1946.

beschikking over alle benodigde schepen, zonder dat de scheepvaartmaatschappijen daar werkelijk iets aan konden veranderen. De SMN en de RL werden als operators verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken, de RL voor de Rotterdamse en de SMN voor de in Amsterdam gevestigde rederijen.<sup>87</sup>

Voordat de schepen weer aan de eigenaars overgedragen zouden worden, moest er eerst een zogenaamde *off survey* plaatsvinden. Deze inspectie was met name van belang voor de grote passagiersschepen, die, met uitzondering van de *Oranje*, op *bare boat*-basis tijdens de oorlog door de Nederlandse regering aan het MOWT verhuurd waren. Daarbij werd het ‘kale’ schip verhuurd, waarbij de Nederlandse bemanning in dienst van de Nederlandse regering krachtens de vaarplichtwet op deze schepen moest werken. Die *off survey* moest nauwkeurig geschieden, omdat het herstel van alle tijdens de oorlog aangebrachte beschadigingen en de reconversie voor rekening van het MOWT zouden komen.<sup>88</sup> Eenzelfde regeling gold voor de schepen die door de WSA gebruikt waren. Schades die ontstaan waren in de periode tot aan de bezitsvordering (6 juni 1942) kwamen voor rekening van de assuradeuren.<sup>89</sup>

Ondanks dat door de verhuur aan de Nederlandse regering er een gegarandeerde bron van inkomsten zou ontstaan, waren de reders zeker niet enthousiast over het feit dat zij dan in feite nog steeds niet de vrije beschikking over hun schepen zouden houden. Voortgezet gebruik van de verschillende schepen door de Nederlandse overheid en het optreden van de Allocatiecommissie verhinderde immers het zonder meer weer in gebruik nemen van de vooroorlogse routes. De directie van de RL stelde in haar brief van 16 april 1946 aan het ministerie van Scheepvaart dat zij in feite maar twee schepen vrij ter beschikking had.<sup>90</sup>

Op 15 maart 1946 probeerden de scheepvaartmaatschappijen onderling tot een eensluidend standpunt te komen met betrekking tot de voorwaarden waaronder men de schepen aan het ministerie zou verhuren. Ook was het belangrijk om met elkaar af te stemmen welke kosten wel en welke niet in huurcontract inbegrepen zouden worden. Alleen de KPM werd vooralsnog buiten dit overleg gelaten omdat haar schepen nog gevorderd bleven.<sup>91</sup> De onderhandelingen werden op dezelfde dag voortgezet met vertegenwoordigers van het ministerie, de Algemeen Zeetransport Officier (AZTO), een marineofficier die als directe vertegenwoordiger van het ministerie tegenover de rederijen zou gaan optreden, vertegenwoordigers van de Repatriëringsdienst op het ministerie van Scheepvaart. Een aantal praktische zaken moest geregeld worden: Er werd onder andere besloten om, in navolging van het Britse gebruik, bij ieder transport een Commandierend Officier Troepen (COT) mee te sturen als hoogste verantwoordelijke persoon met betrekking tot het transport van de militairen aan boord, zonder overigens iets tekort te doen aan de verantwoordelijkheden van de gezagvoerder. Op de thuisreis bij het vervoer van burgerevacués zou bij voorkeur dezelfde persoon met zijn staf als transportcommandant optreden voor de Repatriëringsdienst. Een aantal zaken van minder groot belang kwam ook aan de orde. Er werd bijvoorbeeld een regeling getroffen voor de verkoop van verschillende artikelen aan boord. De te gebruiken geldsoort aan boord was ook een probleem: Nederlandse guldens mochten niet uitgevoerd worden, maar de reders hadden vooralsnog weinig vertrouwen in de

<sup>87</sup> NL-HaNA, KPM / KJCPL, 2.20.35, inv.nr. 860, interne mededelingen van de SMN inzake het einde van de UMA, 18 februari 1945 en Stadsarchief Rotterdam, KRL, 454-05, inv.nr. 439, brief van de directie van de RL aan de Bewindvoering Koopvaardij (ministerie van Scheepvaart), 13 maart 1946.

<sup>88</sup> Stadsarchief Rotterdam, KRL, 454-05, inv.nr. 391: brief van het ministerie van Scheepvaart aan de inspecteurs van het ministerie van Scheepvaart, 11 februari 1946.

<sup>89</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 860, circulaire No. 154 van de Vakgroep Zeescheepvaart van het ministerie van Scheepvaart, 9 februari 1946; Stadsarchief Rotterdam, KRL, 454-05, inv.nr. 391, brief van de Bewindvoering koopvaardij (afdeling Groote en Korte vaart) van het ministerie van Scheepvaart aan de inspecteurs van het ministerie van Scheepvaart, 11 februari 1946.

<sup>90</sup> Stadsarchief Rotterdam KRL, 454-05, inv.nr. 391, brief van de Rotterdamse Lloyd aan het ministerie van Scheepvaart, 15 april 1946.

<sup>91</sup> Ibidem.

opnieuw ingevoerde Nederlands-Indische gulden (beter bekend als NICA-geld). Er werd toch besloten om dit geld vooralsnog te accepteren, op voorwaarde dat de regering het vervolgens ook weer zou accepteren.<sup>92</sup> Later ging men over op waardecoupons in Nederlandse guldens, het zogenaamde boordgeld. Na afloop van een retourreis werd hiervan door de administrateur van de scheepvaartmaatschappij een afrekening gemaakt.

Het feit dat de eigendomsrechten weer terugkwamen bij de scheepvaartmaatschappijen maakte het noodzakelijk om in deze bijzondere situatie - waarbij de reders dus geen feitelijke zeggenschap over hun schepen kregen - de verantwoordelijkheden van zowel de Nederlandse regering als huurder en de reders als eigenaar goed te regelen. Passagiersschepen mochten bijvoorbeeld in vreedstijd, volgens de Schepenwet 1909 en het Schepenbesluit, slechts een bepaald aantal passagiers meenemen. In oorlogstijd golden andere normen en was het normaal dat op een troepenschip meer dan twee keer zoveel militairen vervoerd werden als in vreedstijd toegestaan zou zijn. Voor tot troepentransportschip omgebouwde vrachtschepen was helemaal niets geregeld. In 1944 werd daarom door de Londense regering een besluit genomen dat aan deze bijzondere situatie een wettelijke grondslag gaf.<sup>93</sup> Deze regeling ging echter uit van het transport van militairen, niet van burgers. Er was nu echter ook sprake van het vervoer van grote aantallen burger-evacués. Wie was er nu verantwoordelijk: de scheepvaartmaatschappij als eigenaar of het ministerie van Scheepvaart als huurder? Deze kwestie werd in mei 1946 voorlopig geregeld: het ministerie kwam met een verklaring dat de Nederlandse staat de aansprakelijkheid overnam voor de transporten die zouden geschieden met door het ministerie gecharterde schepen.<sup>94</sup> De AZTO zou voor iedere reis, na inspectie, hiervoor een verklaring aan de gezagvoerder meegeven.<sup>95</sup> Deze laatste zou overigens altijd het laatste woord blijven houden met betrekking tot het maximaal aantal mee te nemen passagiers. In september 1946 werd over het verplichte aantal reddingsmiddelen aan boord een definitieve regeling getroffen.<sup>96</sup>

Hoewel huurovereenkomsten in de scheepvaart heel gebruikelijk waren, was hier sprake van een bijzondere situatie omdat het hier om troepentransportschepen ging, die voor de Tweede Wereldoorlog in Nederland niet bestonden. Daarvoor werden op deze speciale situatie aangepaste contracten opgesteld. De kosten van het onderhoud van de normale inventaris, bemanningsverblijven en hutten, zouden door de eigenaars gedragen worden en betaald worden uit de huur van het schip. De kosten voor de voor de verblijven van de troepen en evacués, die daarvoor speciaal ingericht waren in de vroegere laadruimte of in speciaal gemaakte troependecken en extra benodigde bemanningsleden, maar ook door militairen en evacués aangebrachte vernielingen, zouden voor rekening van het ministerie van Scheepvaart komen.<sup>97</sup>

De daadwerkelijke huurprijzen waren voor passagiersschepen echter veel lastiger te bepalen: er bestond zo kort na de oorlog nauwelijks een vrije markt, waaraan men kon refereren.<sup>98</sup> De reders gingen daarom voor wat betreft de te vragen huurprijs uit van de werkelijke en de te verwachten exploitatiekosten. Het als hospitaalschip omgebouwde *Oranje* zou voor de regering per passagier (troepen en evacués) bijna het dubbele moeten kosten ten opzichte van een tot

<sup>92</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 836, verslag van de bespreking op het ministerie van Scheepvaart, 15 maart 1946.

<sup>93</sup> Ibidem, besluit van de Nederlandse regering met betrekking tot vervoer van passagiers aan boord van andere dan passagiersschepen, 12 oktober 1944.

<sup>94</sup> Ibidem, inv.nr. 878, verklaring minister van Scheepvaart d.d.9 mei 1946, betreffende vrijwaring SMN tegen claims, voortvloeiend uit vervoerscontracten, 9 mei 1946.

<sup>95</sup> Ibidem, addendum timecharter overeenkomst, mei 1946.

NL-HaNA, ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal van Scheepvaart, 1945-1959, 2.16.87.02, inv.nr. 6, nota voor de minister van Verkeer, 4 september 1946 en het Koninklijk besluit m.b.t. het aantal verplicht aanwezige reddingsmiddelen aan boord van passagiersschepen varende tussen Nederland en de overzeese gebiedsdelen, 27 september 1946.

<sup>97</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, supplement op de timecharter overeenkomst met betrekking tot de 7C-schepen tussen de Nederlandse regering en de scheepvaartmaatschappijen, mei 1946.

<sup>98</sup> Ibidem, brief van de SMN, KRL, HAL, VNS, KPM en de JCJL aan de minister van Verkeer, 15 juli 1946.

troepentransportschip omgebouwd passagiersschip, waar ook veel hutten samengevoegd waren en de ruimen deels ingericht waren als verblijfsruimte. Het goedkoopst waren de tot troepentransportschip omgebouwde vrachtschepen. Die hadden namelijk geen bemanningsleden voor de civiele dienst aan boord, die aan boord van de passagiersschepen een groot deel van de bemanning uitmaakte. Bij die schepen werd de huurprijs gebaseerd op de prijs per bruto register-ton (BRT= de waterverplaatsing) of *dead weight ton* (DWT = de hoeveelheid vracht die vervoerd kon worden).<sup>99</sup> De huurprijs was hier makkelijker te bepalen omdat men tussen de maatschappijen onderling al vrachtschepen verhuurde.<sup>100</sup>

Voortdurend overleg tussen de scheepvaartmaatschappijen onderling en het ministerie van Scheepvaart leidde eind maart, begin april 1946 tot verdere afspraken over datgene dat direct voor rekening van de regering zou komen en welke kosten verdisconteerd konden worden in de huurprijs. Daarbij was het ook voor de reders van belang om de huurprijs niet te hoog te maken: met name de Mails en de KPM konden begin 1946 nog niet rekenen op een normaal betalend passagiersaanbod naar en van Indonesië. Voor de reders was het ook belangrijk dat er goede afspraken kwamen over de zogenaamde *off hire* periode: die dagen dat een schip voor onderhoud in het dok zou moeten gaan en de ligdagen in de verschillende havens tussen bijvoorbeeld de heen- en terugreis in. Hoeveel dagen zouden voor rekening van de reders komen en hoeveel dagen voor het Ministerie? De reders stelden een periode van 65 dagen op jaarbasis voor. Daarnaast moesten de schepen door de regering voor *full war risk* verzekerd worden. De reders hadden hun schepen namelijk voor het beperktere *mines and torpedoes* verzekerd.<sup>101</sup>

De onderhandelingspositie van de reders bleef behoorlijk zwak. De minister van Scheepvaart stelde op 19 juni 1946, ondanks protest van de reders, eenzijdig de huurprijzen voor 1946 vast, waarbij hij de door hen voorgestelde prijzen met meer dan 10% verlaagde. De minister gaf in zijn brief bij wijze van dreigement aan, dat hij zelfs een voortgezette vordering niet uitsloot. Het ministerie van Scheepvaart, sinds 3 juli 1946 het ministerie van Verkeer, besloot welke schepen men nodig had. De reders hadden vervolgens daarin maar te berusten.<sup>102</sup> De *off hire*-periode per rondreis zou op achttien dagen komen, waarbij de reders wel aantekenden dat als een schip op verzoek van de regering langer in Nederland zou moeten blijven liggen, de huur gewoon zou moeten blijven doorlopen.<sup>103</sup> De reders probeerden dus alsnog de contracten in hun voordeel te veranderen. De minister bleef evenwel bij zijn standpunt en werden, behoudens enkele aanpassingen op ondergeschikte punten, alleen de huurprijzen voor de vrachtschepen en tot troepentransportschip verbouwde vrachtschepen iets naar boven bijgesteld.<sup>104</sup> Uiteindelijk ging men op 12 november 1946 schoorvoetend akkoord. Daarbij telde ook mee dat vanaf 1 september 1946 de loonkosten voor de reders lager geworden waren door het

<sup>99</sup> Ibidem, berekening timecharter kosten *Oranje, Johan van Oldenbarnevelt, Johan de Witt en Tabinta*, 14 mei 1946.

<sup>100</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 1038, archief van de commissie Olyslager inzake de onderlinge afstemming van tarieven van charters en verhuur van schepen der verschillende lijnen, overzicht 10 mei 1946.

<sup>101</sup> Ibidem, addendum timecharterovereenkomst tussen de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen en de Nederlandse regering, 30 maart 1946; Stadsarchief Rotterdam, Directie Holland-Amerika Lijn, nummer toegang 318-01, inv.nr. 117, brief van de SMN aan de HAL, 2 april 1946.

<sup>102</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-108, inv.nr. 108, brief van de RL aan de HAL, 21 september 1946.

<sup>103</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, gezamenlijke brief van de SMN, RL, HAL, VNS en de JCJL aan de minister van Scheepvaart, 10 april 1946; Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-01, inv.nr. 117, brief van de minister van Scheepvaart aan de Holland-Amerika Lijn, 19 juni 1946 en idem, brief van de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen aan de minister van Verkeer, 15 juli 1946.

<sup>104</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, brief van de minister van Verkeer aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 19 augustus 1946; idem, brief van de gezamenlijke reders aan de minister van Verkeer, 13 september 1946 en ibidem, brief van de minister van Verkeer aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 8 oktober 1946.

wegvallen van oorlogstoelagen. Uiteindelijk hadden de onderhandelingen dus een half jaar geduurd. De contracten hadden overigens een looptijd tot 31 december 1946.<sup>105</sup>

Naast de maandelijkse huurprijs voor een schip, mocht door de rederijen ook een bedrag voor voeding in rekening gebracht worden. Aanvankelijk stelde de SMN nog voor om hierin, indachtig het vooroorlogse klassensysteem, een onderscheid te maken tussen verschillende groepen passagiers, namelijk officieren en evacués die in hutten zouden mogen slapen (fl. 3,50 per persoon per dag) en evacués die in ruimaccommodaties ondergebracht zouden worden (fl. 2,75). De onderofficieren, korporaals en manschappen en eventuele extra bemanningsleden zouden voor fl. 2,50 gevoed worden.<sup>106</sup> De discussie over de hoogte van de bedragen ging het hele jaar 1946 door tot op 8 januari 1947 het Directoraat-Generaal van Scheepvaart (DGS), de opvolger van het ministerie van Scheepvaart als onderdeel van het ministerie van Verkeer, akkoord ging met het voorstel van de rederijen om alleen een onderscheid te maken tussen hutpassagiers (fl. 3,00) en evacués, troepen en dekpassagiers (fl. 2,00).<sup>107</sup> Later bleek dat het ministerie van Sociale Zaken voor burgerpassagiers nog een onderscheid maakte voor uitreizen (reizen naar Indonesië) en thuisreizen, waarbij respectievelijk fl. 3,00 en fl. 2,00 vergoed werd. De reden waarom men dit deed is niet duidelijk. Deze onbillijkheid werd in januari 1948 recht getrokken: alle burgerpassagiers werd voortaan voor fl. 3,00 voeding verstrekt. Op dat moment was de grote stroom evacués al bijna tot stilstand gekomen.<sup>108</sup> Met betrekking tot het vervoer van militairen (en overigens ook bij het vervoer van emigranten) bleef het onderscheid tussen de voeding van hut- en ruimpassagiers bestaan.<sup>109</sup>

Direct na het aflopen van de contracten op 31 december 1946 kwamen de reders met het voorstel de huurprijs met 10% te verhogen. Bij de vrachtschepen kon men dit wel enigszins aannemelijk maken, maar bij de passagiersschepen lag dit toch moeilijker. Hoewel men zelf aangaf dat er zowel voor de passagiers- als de vrachtpassagiersschepen geen noteringen op de open markt bestonden, zo vermoedde men, zou dit wel het geval zijn, deze veel hoger zouden zijn dan die voor de vrachtschepen.<sup>110</sup> Daar ging het DGS niet in mee, ‘aangezien er geen factoren zijn, welke sinds het afsluiten van deze charters, omstreeks midden 1946, in kostprijs zijn gestegen. Integendeel, de gages zijn sinds dien tijd gedaald.’ De huurprijzen waren immers bepaald op basis van werkelijke kosten en niet op een mogelijke marktprijs. Wel erkende het DGS in dezelfde brief van 20 januari 1947 ‘dat er een groot gebrek aan tonnagen met passagiers [bestond].’ Daarom was het DGS wel bereid, om als er nog schepen voor troepenvervoer nodig mochten zijn, alleen de oudste schepen te gebruiken, die waarschijnlijk toch niet meer voor reconversie tot volwaardig passagiersschip in aanmerking zouden komen.<sup>111</sup> De reders wisten voor de vrachtschepen echter aannemelijk te maken dat de kosten in werkelijkheid wel degelijk hoger geworden waren.<sup>112</sup> Het DGS stemde daar vervolgens mee in. Voor passagiersschepen bleven de huurprijzen voor 1947 gelijk. Dat gold overigens ook voor de overige condities.<sup>113</sup> Wel wilde het DGS de huurprijzen transparanter maken. Men stelde in november 1947

<sup>105</sup> Ibidem, brief van de gezamenlijke rederijen aan de minister van Verkeer, 18 oktober 1946; ibidem, brief van de minister van Verkeer aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 4 november 1946 en NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 836, brief van de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen aan de minister van Verkeer, 12 november 1946.

<sup>106</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, voorstel van de directie van de SMN, 13 maart 1946.

<sup>107</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318.01, inv.nr. 117, brief van de gezamenlijke rederijen aan het DGS, 23 december 1946 en ibidem, brief van het DGS aan de HAL, 8 januari 1947.

<sup>108</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318.01, inv.nr. 90, brief van het DGS aan de RL en SMN, 27 november 1947; ibidem, brief van de RL aan het DGS, 7 januari 1948 en ibidem, brief van de RL aan de HAL, 8 juni 1948.

<sup>109</sup> Ibidem, overzicht voedingskosten van vijf reizen met de *Volendam*, mei 1948.

<sup>110</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, brief van de gezamenlijke reders aan het ministerie van Verkeer (Directoraat-Generaal van Scheepvaart), 3 januari 1947.

<sup>111</sup> Ibidem, inv.nr. 836, brief van het DGS aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 20 januari 1947.

<sup>112</sup> Ibidem, brief van de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen aan het DGS, 11 februari 1947.

<sup>113</sup> Ibidem, brief van het DGS aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 5 maart 1947.

dat er nu voldoende ervaring opgedaan was met het vervoer van troepen en evacués, zodat er voor 1948 heel wel een *all-in*-prijs berekend zou kunnen worden.<sup>114</sup> De reders gingen daar deels in mee, maar stelden dat bepaalde kosten, zoals bijvoorbeeld voor verbouwingen op verzoek van het DGS, voeding en overwerk altijd variabel zouden moeten blijven. De onderhandelingen bleven zich voortslepen, omdat het DGS van mening was dat, gezien de ontwikkelingen op de chartermarkt, er eerder een verlaging van de huurprijs aan de orde zou moeten zijn. De HAL en de SMN begrepen dat zij hier ook zouden moeten toegeven. Uiteindelijk kwamen de HAL, SMN en de sinds 21 november 1947 Koninklijke Rotterdamse Lloyd (KRL) op 2 september 1948 met het DGS tot overeenstemming. Al met al hadden de onderhandelingen dus wederom driekwart jaar geduurd. De nieuwe huren zouden vanaf 1 juli 1948 gaan gelden. Van twee van de drie overgebleven passagiersschepen (de *Johan van Oldenbarnevelt* en de *Volendam*) werd de huur met 5% verminderd. Bij de *Sibajak* bleef deze gelijk omdat dit schip al enige kleine verbouwingen had ondergaan, waardoor het uitrustingsniveau geleidelijk aan verbeterd was. Bij de twee overgebleven omgebouwde vrachtschepen, de *Tabinta* en de *Kota Inten*, werd de huur eveneens verlaagd.<sup>115</sup>

De onderhandelingen voor de nieuwe huurperiode bleven ook in 1949 stroef verlopen, waarbij de directeur-generaal van Scheepvaart J.J. Oyevaar zich in zijn brief van 19 juli 1949 aan de directies van de SMN en KRL liet ontvallen: 'Ik wijs u er slechts op, dat de marktprijs overigens nog niet doorslaggevend is voor het rendement, aangezien de continuïteit van em-plooi van de onderhavige schepen uiteraard geenszins gewaarborgd is bij bevrachting op de open markt. Door de timecharter-verhuur aan de Nederlandse Staat daarentegen is een risico-loze exploitatie voor U ontstaan, een factor die naar mijn gevoelen een grotere rol bij uw over-wegingen behoorde te spelen.'<sup>116</sup>

De KRL en de SMN waren hier niet echt van onder de indruk. Zij wezen op het feit dat in Groot-Brittannië ss *Asturias*, een schip van vergelijkbare grootte als de *Johan van Oldenbar-nevelt* en de *Sibajak*, voor een aanzienlijk hogere prijs door het *Ministry of Transport* gehuurd werd, waarbij ook alle brandstoffen, havenkosten, voedingskosten en commissiekosten voor agenten door het *Ministry* vergoed werden. Wat de SMN en de KRL vooral stoorde was dat Oyevaar de Mails ervan beschuldigde geen enkel begrip te hebben voor het landsbelang en alleen het enge commerciële belang voor ogen te hebben.<sup>117</sup> Kennelijk werden de HAL en vooral de SMN door de overheid als lastige partners gezien en bestond er veel meer waardering voor de samenwerking met de KRL. Die zou 'de beste van de drie' zijn.<sup>118</sup> Uiteindelijk werd op 13 augustus 1949 toch overeenstemming bereikt.<sup>119</sup> Het was duidelijk dat verhoudingen tus-sen de reders en de overheid na drie en een half jaar wat aan het verzuren waren. De reders wilden weleens de vrije beschikking over al hun schepen hebben.

<sup>114</sup> Ibidem, brief van het DGS aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 21 november 1947.

<sup>115</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-01, inv.nr. 90, brief van de gezamenlijke scheepvaartmaatschap-pijen aan het DGS, 9 maart 1948; ibidem, brief van het DGS aan de gezamenlijke scheepvaartmaatschappijen, 29 april 1948; ibidem, brief van de HAL, SMN en RL aan het DGS, 18 juni 1948; ibidem, brief van de SMN aan de HAL, 13 augustus 1948 en ibidem, brief van het DGS aan de directie van de HAL, 9 september 1948.

<sup>116</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-01, inv.nr. 117, brief van de SMN, KRL, HAL, VNS, KPM en de JCJL aan de minister van Verkeer, 13 februari 1947; Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-01, inv.nr. 90, addendum met betrekking tot de timecharters van de 7c-schepen van de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen aan de Nederlandse regering, 29 april 1948 en ibidem, brief van het DGS aan de reders, 2 augustus 1948; ibidem, brief van de directie van de SMN aan de directie van de HAL, 12 augustus 1948; ibidem, brief van het DGS aan de directie van de HAL, 9 september 1948 en ibidem, brief van de directeur-generaal van Scheepvaart aan de SMN en de KRL, 19 juli 1949.

<sup>117</sup> Ibidem, brief van directies van de SMN en de KRL aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, 28 juli 1947.

<sup>118</sup> Stadsarchief Rotterdam, 454-05, KRL, inv.nr. 391, verslag van een gesprek tussen de KRL en het DGS, 25 mei 1949.

<sup>119</sup> Ibidem, brief van de KRL en de SMN aan het DGS, 28 juli 1949.

## De overheid als rederij

Er werden niet alleen repatrianten vanuit en militairen naar Indonesië vervoerd. De overheid stuurde, vooral in 1947 na de Eerste Actie (21 juli – 5 augustus 1947), ook nog ruim 50.000 man civiel personeel om ‘herstel en wederopbouw’ mogelijk te maken. Dit waren de zogenaamde ‘werkers’ en ‘werksters’. Bovendien konden gezinnen van beroepsmilitairen en uitgezonden personeel gebruikmaken van gezinshereniging. Ook vele repatrianten die in 1945-1946 naar Nederland overgebracht waren, keerden later naar Indonesië terug omdat zij hun verblijf in Nederland gebruikt hadden als recuperatieverlof of omdat zij er niet konden aarden. Ongeveer 50.000 van de 125.000 repatrianten vestigden zich uiteindelijk definitief in Nederland.<sup>120</sup>

Voor alle passagiers aan boord van de troepentransportschepen werden passagekosten in rekening gebracht. Die werden in het geval van de evacués door het ministerie van Sociale Zaken, de ‘werk(st)ers’ door het ministerie van Overzeese Gebiedsdelen en voor wat betreft de militairen en gemilitariseerde burgers door het ministerie van Defensie aan het DGS betaald. Ook werden individuele passagiers meegenomen. Die moesten, evenals degenen die zich opnieuw in Indonesië wilden vestigen, hun passage zelf bekostigen. Die burgerpassagiers reisden, als ze geen gebruik konden maken van gewone mailschepen zoals de *Oranje*, overigens in hoofdzaak met de tot troepentransportschip omgebouwde passagiersschepen. Hoewel deze officieel als ‘één-klasse-schip’ voeren, werd er een onderscheid gemaakt tussen hut- en ruimpassagiers. De passageprijzen waren voor de eerste groep 60% hoger dan voor de ruimpassagiers.<sup>121</sup>

Het DGS probeerde de gecharterde schepen zo economisch mogelijk in te zetten. Dat betekende enerzijds dat zij deze met zo min mogelijk wanruimte (wel beschikbare, maar niet gebruikte passageplaatsen) wilde laten varen en dat zij anderzijds probeerde retourvrachten te verkrijgen als daarvoor mogelijk gelegenheid bestond. Aan troepentransportschepen was vooral in het voor- en najaar behoefte als de verschillende onderdelen klaar waren met hun opleiding. Al op de eerste reis van de *Sibajak* voor de Nederlandse regering werden, naast Nederlandse troepen en burgerpassagiers ook Britse militairen en burgerpassagiers meegenomen. Dat vervoer leverde £ 18.000 op, waardoor de huurprijs voor die maand voor een groot deel gedekt was.<sup>122</sup> De *Johan de Witt* en de *Kota Inten* werden in het voorjaar van 1946 gebruikt om Franse militairen naar Indo-China over te brengen.<sup>123</sup> De schepen die de Eerste ‘Zeven December’ Divisie naar Indonesië vervoerd hadden, namen op de terugweg Britse militairen mee vanuit Singapore naar Europa.<sup>124</sup> De *Bloemfontein* vervoerde daarnaast ook vanuit Beira (Mozambique) Italiaanse mannen, die na de verovering door de Britten in 1941 uit Eritrea en Somaliland weggehaald waren en in Rhodesië in interneringskampen gevangen gezet waren: kolonisten, ambtenaren, missionarissen en voor een klein deel ook krijgsgevangenen.<sup>125</sup> In de periode waarin de schepen van de rederijen die door het DGS niet op de verbinding tussen Indonesië en

<sup>120</sup> Bossenbroek, *De Meelstreep*, 175.

<sup>121</sup> F. Luidinga en N. Guns, *Sibajak*. ‘Grand Old Lady van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd (Amsterdam 2003) 337.

<sup>122</sup> Luidinga en Guns, *Sibajak*, 310.

<sup>123</sup> Stadsarchief Rotterdam, KRL, 454-05, inv.nr. 378, brief van de RL aan het ministerie van Scheepvaart, 14 maart 1946 en NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 836, brief van de directie van de KPM aan de gezagvoerder van de *Johan de Witt*, 16 maart 1946.

<sup>124</sup> Stadsarchief Rotterdam HAL-directie, 318-01, inv.nr. 117, brief van het DGS aan de HAL, 29 augustus 1946 en ibidem, inv.nr. 108, brief van de directie van de RL aan de directie van de HAL, 25 september 1946.

<sup>125</sup> NL-HaNA, ministerie van Defensie: Collectie Troepenverscheppingen van en naar Nederlands- en West-Indië behorende tot het Directoraat Verkeerswezen van het Hoofdkwartier Kwartiermeester-Generaal, 1945-1952, nummer toegang 2.13.103, inventarisnummer 9, stukken betreffende het vervoer van militairen en repatrianten van en naar Nederlands-Indië. 1946-1952, ms Bloemfontein, 29 november 1946 – 11 januari 1947 en H.A.G.J.P. van Hanswijck de Jonge, *Vijf jaar troepen varen. Bijdrage tot de geschiedenis van het zeewezen. Deel 9* ('s Gravenhage 1979) 51-55.



Nederland ingezet werden, werden deze gebruikt om emigranten naar Canada, Zuid-Amerika, Zuid-Afrika en Australië te vervoeren. De *Indrapoera* voerde bijvoorbeeld in 1947 en 1948 twee reizen uit naar Zuid-Afrika voor de Holland-Afrika Lijn met emigranten en Britse militairen, die voor Rhodesië bestemd waren.<sup>126</sup> De *Volendam* werd in de periode oktober 1948 – juli 1949 maar één keer door het DGS gebruikt voor een retourreis naar Indonesië. De andere drie keer waren reizen met emigranten naar Canada, Argentinië en Australië.<sup>127</sup> Australië was met name onder *displaced persons* uit Europa een populaire bestemming geworden. Dat was een gevolg van de actieve Australische immigratiepolitiek zoals die vanaf de tweede helft van de jaren veertig gevoerd werd. De *Johan de Witt* voer in maart 1947 met zevenhonderd emigranten naar Australië, voornamelijk Joodse overlevenden van de Holocaust. Onder Australische immigranten stonden troepentransportschepen overigens door de krappe leefomstandigheden aan boord bekend als *hell ships*.<sup>128</sup>

### Geleidelijke teruggave

Al in 1943 had de regering nagedacht over de wijze waarop men de omvang en de kwaliteit van de handelsvloot na de oorlog zou kunnen herstellen. Op dat moment was al meer dan de helft van de in 1939 aanwezige tonnage verloren gegaan. Men zag het als een zaak van het grootste belang dat de Nederlandse vloot na de oorlog ‘zoo spoedig mogelijk haar oude plaats in het wereldvervoer terug zou krijgen, in het bijzonder voor de lijndiensten’. Vooral de versterking van de deviezenpositie was daarbij voor de regering van belang. De teruggave van gevorderde schepen was dus van economisch belang voor de Nederlandse staat. Nieuwe schepen ter vervanging van verloren gegane schepen zouden bij voorkeur in Nederland zelf gebouwd moeten worden. Daarnaast zouden vooral op Britse en in mindere mate op Zweedse werven nieuwe schepen besteld moeten worden. Geen aandacht werd besteed aan vervanging van het eveneens sterk verminderde aantal passagiersschepen.<sup>129</sup> Evenmin werd hieraan specifieke aandacht besteed in de ‘Scheepvaartprognose’ en de regeling ‘Vlootreconstructie groote vaart’ van oktober 1946.<sup>130</sup>

Van de na de oorlog overgebleven passagiersschepen werd in 1946, behalve de *Nieuw Amsterdam*, alleen de *Oranje* nog in september daadwerkelijk teruggegeven.<sup>131</sup> De RL moest nog tot 1947 wachten voordat zij de al voor de oorlog op stapel gezette *Willem Ruys* in gebruik kon nemen. Omdat de vraag naar normale betalende passage naar Indonesië in 1946 nog beperkt was kon de *Oranje* hieraan als enig vrij varend passagierschip voldoen.<sup>132</sup>

Het eerste grote transport naar Indonesië van de KL na het vervoer van de ovw-ers naar Malakka en Indonesië, betrof de uit dienstplichtige militairen bestaande Eerste ‘7 December’ Divisie. Het ging om bijna 24.000 man, die met elf schepen vervoerd werden (zie bijlage 5). In

<sup>126</sup> Luidinga en Guns, *Indrapoera*. ‘Een schip van naam’ (Amsterdam 2001), 449-451 en 455-458.

<sup>127</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-01, inv.nr. 116, overzicht reizen met ss *Volendam* (4 oktober 1948 – 11 juli 1949), 26 juli 1949.

<sup>128</sup> S.D. Rutland en S. Encel, ‘No room at the inn: American responses to Australian immigration policies, 1946–54’ in: T. Kushner, B. Rosenbaum & D. Stone (eds.), *Patterns of Prejudice*, 43:5 (London 2009) 497-518, aldaar 507.

<sup>129</sup> NL-HaNA, ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart; ministerie van Scheepvaart en Visserij: Londens archief, 1940-1945, 2.16.87.01, inv.nr. 26, nota aan de minister van Financiën betreffende de te volgen gedragslijn bij het herstel der Nederlandse koopvaardijvloot door aanbouw, aankoop, charter of anderszins, 4 november 1943.

<sup>130</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 589, scheepvaart-prognose, opgemaakt in okt. 1946 door het DGS en ibidem, inv.nr. 357, regeling vlootconstructies Grote Vaart 1946 en regeling verdeling van 14 regeringsschepen, oktober 1946.

<sup>131</sup> Grund, W., *Oranje. Een Koninklijk Schip* (Amsterdam 2001) 300.

<sup>132</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inventarisnummer 397, jaarverslag 1946.

de brief van 9 augustus 1946 van het DGS aan de reders werd eveneens bekend gemaakt dat bijna alle van de bij het transport van de Eerste Divisie betrokken schepen ook gebruikt zouden worden voor het vervoer van de Tweede ‘Palmboom’ Divisie (maart-juni 1947). Tevens werd aan de scheepvaartmaatschappijen medegedeeld dat de *Tjisadane*, de *Ruys* en de *Tegelberg* in Indië terug geleverd zou worden en dat de *Boschfontein*, de *Oranje* en de *Sommelsdijk* na afloop van hun retourreis weer aan hun eigenaren overgedragen zouden worden. Dit zou ook het geval zijn met de *Sibajak*, maar dit schip bleef gewoon voor het DGS varen met militairen en repatrianten. Wel werd het vanaf begin 1947 niet meer ingezet voor het gewone divisievervoer, maar alleen voor losse groepen militairen en gemilitariseerde burgers. Daarnaast werden ook gewone passagiers vervoerd in de accommodatie die niet door de militairen gebruikt werd. Dit stuitte op nogal wat tegenwerking van de militaire autoriteiten, die bezwaar maakten tegen de aanwezigheid van vrouwen en kinderen aan boord. In de praktijk ging men alleen akkoord met gezinnen van mannen van de RL en andere bij de zeevaart betrokken personeelsleden.<sup>133</sup>

Van groot belang voor de reconstructie van de Nederlandse handelsvloot was *Merchant Ships Sales Act* die door het Congres van de VS in maart 1946 aangenomen werd, waardoor het voor buitenlanders mogelijk werd om overtollig geworden scheepsruimte tegen een zeer lage prijs aan te kopen. Aan de Nederlandse regering werden in augustus 1946 vijfenveertig schepen verkocht. Voor het grootste deel betrof het hier zogenaamde *Liberties*, simpele vrachtschepen voor het vervoer van stukgoed, waarvan er in de oorlog 2.710 gebouwd waren. Die werden gebruikt als vervanging voor de tijdens de Tweede Wereldoorlog verloren gegane vrachtschepen.<sup>134</sup>

Tussen deze schepen bevond zich ook een drietal *Victroopers*, vrachtschepen van het veel snellere *Victory*-type, waarvan de ruimen geschikt gemaakt waren voor troepentransport en waarmee ongeveer 1500 militairen per reis vervoerd konden worden. Deze schepen, waarvoor de aanschaf een bedrag van ruim drie miljoen dollar gemoeid was, kwamen, na aangepast te zijn, in 1947 en 1948 in de vaart.<sup>135</sup> Twee van deze drie regeringsschepen, de *Waterman* en de *Zuiderkruis*, kwamen onder beheer van de RL en de derde, de *Groote Beer*, die voor een deel verbouwd was tot hospitaalschip, onder het beheer van de SMN, waardoor beide maatschappijen voor een gelijk aantal schepen verantwoordelijk werden. De Mails werden geacht deze schepen te bemannen en onderhouden alsof het hun eigen schepen waren. Daarvoor kregen ze een onkostenvergoeding van fl. 18.000 per maand en een vergoeding voor operatorkosten.<sup>136</sup> Per saldo zorgde deze aanschaf voor een enorme bezuiniging op de maandelijkse transportkosten. Voor een vergelijkbaar schip als de *Tabinta* bedroegen deze alleen al voor de kale huurprijs fl. 123.000 per maand.<sup>137</sup> De veel lagere maandkosten maakten het ook minder bezwaarlijk dat deze schepen met slechts weinig of geen passagiers zouden varen. De *Groote Beer*, *Waterman* en *Zuiderkruis* gingen vanaf het moment van ingebruikname een pendeldienst op Indonesië onderhouden. De *Groote Beer* kon door haar gedeeltelijk inrichting als hospitaalschip minder militairen meenemen dan de andere twee. Met deze drie schepen was men in staat voor bijna twee derde in de transportbehoefte van militairen te voorzien (zie bijlage 5).

Hierdoor konden vanaf januari 1947 verschillende gecharterde schepen geleidelijk aan weer werkelijk teruggegeven worden aan hun eigenaars. Dit tot tevredenheid van de reders die

<sup>133</sup> Luidinga en Guns, *Sibajak*, 325-327.

<sup>134</sup> D. Marx, Jr., ‘The Merchant Ship Sales Act of 1946’ in: *The Journal of Business of the University of Chicago*, 21:1 (Chicago 1948) 12-28, aldaar 18-19 en NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, verkoop Amerikaanse tonnage aan Nederland, 2 augustus 1946

<sup>135</sup> NL-HaNA, VW / Dir.-Gen. Scheepvaart, 1945-1959, 2.16.87.02, inv.nr. 124, register van de in de Verenigde Staten gekochte schepen 1946-1948.

<sup>136</sup> Luidinga en Guns, *Sibajak*, 293.

<sup>137</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, brief van de minister van Scheepvaart, 19 juni 1946 en ibidem: interne notitie van de SMN, 19 januari 1947.

daar in toenemende mate op aangedrongen hadden, omdat ze, gezien hun krappe tonnagepositie, deze schepen steeds harder zelf nodig hadden. Na de Eerste Actie, toen grote gebieden op de Republiek veroverd werden, steeg bij RL en de SMN het aantal aanvragen voor passage in het kader van de gezinshereniging van personen die in Indonesië werkzaam waren. Aan die vraag kon men niet voldoen. Dit ondanks dat het DGS meerdere keren de door hen gecharterde schepen beschikbaar stelde om in deze behoefte te voorzien.<sup>138</sup> Voor de KRL was vooral de teruggave in 1948 van de *Indrapoera* als groot mailschip belangrijk. Nadat dit schip eind juli 1948 uit de timecharter vrijgegeven was, moest het eerst nog flink verbouwd worden. Pas in 1949 kwam het (met verminderde passagierscapaciteit) weer in de vaart.<sup>139</sup> De *Johan de Witt* (gebouwd in 1920) werd na teruglevering uit de timecharter overigens direct verkocht: het schip was na meer dan dertig jaar economisch afgeschreven en werd niet meer vervangen, omdat de SMN twijfelde of vervangende nieuwbouw, gezien de ontwikkelingen in Indonesië en door de toenemende concurrentie van de luchtvaart wel rendabel zou zijn.<sup>140</sup>

De laatste grote transporten betrof de overtocht van de Derde Divisie, welke eigenlijk uit losse bataljons bestond. Deze werd in de periode november 1947 – februari 1948 naar Indonesië overgebracht. Daarna zond men alleen nog kleinere eenheden uit, de 41<sup>ste</sup>, 42<sup>ste</sup> en 43<sup>ste</sup> Zelfstandige Infanteriebrigades (ZIB's), die, kleiner in omvang, respectievelijk tussen juli – oktober 1948, januari – april 1949 en juli – oktober 1949 naar Indonesië overgebracht werden. Dat maakte de behoefte aan gecharterde schepen, zeker ook voor repatrianten, vanaf de zomer van 1948 kleiner.<sup>141</sup> In totaal werden er in de jaren 1945 – 1950 meer dan 126.000 militairen naar Indonesië vervoerd (zie bijlage 7).

---

<sup>138</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 397, jaarverslagen 1947 en 1948.

<sup>139</sup> Luidinga en Guns, *Indrapoera*, 478.

<sup>140</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 397, jaarverslag 1948.

<sup>141</sup> Vogelpoel, *De Koninklijke Landmacht na de Tweede Wereldoorlog*, 34-36.

## Hoofdstuk 3: Onderweg

Na de ‘ontvordering’ en de direct daaropvolgende ingebruikname van de troepentransportschepen op timecharterbasis door de Nederlandse regering moest er een nieuwe organisatie opgebouwd worden die, in samenwerking met de legerleiding, de repatriëringsdienst en de rederijen, verantwoordelijk zou gaan worden voor de inzet van de gehuurde schepen. Hoe werden de transporten in georganiseerd. Hoe stond het met de beveiliging. Hoe was de verdeling tussen de verschillende verantwoordelijkheden en hoe verliepen de reizen in de praktijk.

### De organisatie van de transporten

Bij het aantreden van het kabinet Beel op 3 juli 1946, werd het Directoraat-Generaal van Scheepvaart opgericht, in wezen de voortzetting van het ministerie van Scheepvaart, dat opgegaan was in het ministerie van Verkeer. Deze organisatie werd verantwoordelijk voor de troepen- en evacuëtransporten en trad onder meer op als onderhandelingspartner tussen de regering en de scheepvaartondernemingen en als coördinator tussen de verschillende ministeries: troepentransporten waren namelijk de verantwoordelijkheid van de ministeries van Oorlog en Marine, terwijl de transporten van repatrianten de verantwoordelijkheid waren van het ministerie van Overzeese gebiedsdelen.<sup>142</sup> Om deze coördinatie eenvoudiger te maken, was de SMN al bij de ontvordering als operator van de Amsterdamse scheepvaartondernemingen aangewezen (de KPM en de JCJL, maar ook de in Den Haag gevestigde VNS) en de RL voor de HAL. De SMN en de RL stelden hun kades ook ter beschikking van de andere maatschappijen. Daarvoor kregen ze een vergoeding.<sup>143</sup>

De activiteiten van de operators SMN en de RL waren veelomvattend. In feite regelden zij de gehele reis van een schip, alsof het een eigen schip betrof dat in eigen opdracht zou varen: instructies aan gezagvoerder, regelen van bunkervoorraden, contacten met havens, het vooruitbetalen van de tol voor het Suezkanaal, de afhandeling van passages, de indeling van de passagiers en nog vele andere handelingen die normaal gesproken door een scheepvaartmaatschappij verricht moeten worden om een schip te kunnen laten varen. Daarnaast stelden zij hun kade-ruimtes en gebouwen, zowel in Nederland als in Indonesië beschikbaar.<sup>144</sup>

Vanuit het ministerie van Oorlog waren de troepentransporten een taak van de Inspecteur Verkeerswezen, waaronder vijf secties vielen: het bureau Vaste Staven Troepenschepen, het bureau Bevrachting en Financiële Controle, het bureau Geneeskundige dienst Troepenschepen en de afdelingen Vervoersregeling in Amsterdam en Rotterdam. Aanvankelijk bestond er ook een afdeling Vervoersregeling in Londen, maar nadat de troepenverscheppingen vandaaruit tot een einde kwamen, werd deze afdeling opgeheven. Aan deze bureaus werd later, toen de eerste grote groepen militairen weer naar huis terugkeerden, ook een bureau Havenafvoer toegevoegd.

De AZTO, een marineofficier die tewerkgesteld was bij het DGS, functioneerde als spil tussen de Inspecteur Verkeerswezen, het DGS en de reders. Deze functionaris stelde in overleg met de Generale Staf het vervoersplan op, waarbij er voor zorg gedragen werd dat er zo min mogelijk wanruimte zou ontstaan.<sup>145</sup>

<sup>142</sup> <[http://www.oorlogsgetroffenen.nl/archiefvormer/MinVenW\\_directoraat\\_generaal\\_van\\_Scheepvaart](http://www.oorlogsgetroffenen.nl/archiefvormer/MinVenW_directoraat_generaal_van_Scheepvaart)> geraadpleegd op 12 augustus 2016.

<sup>143</sup> NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, brief van de SMN en KRL aan het DGS, 24 december 1946.

<sup>144</sup> Ibidem, overzicht werkzaamheden verricht door de SMN als *operator* voor de Regerings- time-charter schepen, maart 1947.

<sup>145</sup> Goosens, ‘De troepentransporten per schip naar en van Indonesië’, 601-603.

Aan boord van elk troepentransportschip bevond zich naast de civiele bemanning, een militaire vaste staf, die onder leiding stond van de al eerder genoemde COT, die onder de verantwoordelijkheid van het DGS viel. Dat was over het algemeen een luitenant-kolonel of een majoor. Bij de transporten tot maart 1946, die in opdracht van het CCS hadden plaatsgevonden, was de oudste troepencommandant aan boord nog de hoofdverantwoordelijke officier geweest. Vanuit het varende personeel onderhielden de kapitein en de eerste stuurman het contact met de COT. Samen met de plaatsvervangend COT waren zij verantwoordelijk voor de organisatie van het transport en de legering aan boord.<sup>146</sup>

Het is duidelijk dat van de COT, juist in zijn contact met de gezagvoerder en het overige scheepspersoneel, een bepaalde mate van diplomatiek optreden verwacht werd. Vrijwel bij alle reizen was dat ook het geval, maar juist bij een van de eerste reizen na de ‘ontvordering’ met de *Ruys* (25 mei – 19 juni 1946) ontstond een groot conflict tussen de gezagvoerder van de *Ruys*, kapitein K.U. Noorderbosch en de COT, majoor J.M.H. Kotting over de vraag wie ten aanzien van de militairen aan boord het hoogste gezag vertegenwoordigde, de gezagvoerder of de COT. De instructie voor de COT was op dat punt niet geheel eenduidig, maar duidelijk was wel dat hij voor wat betreft de ‘orde, hygiëne en rust’ ondergeschikt was aan de gezagvoerder. Majoor Kotting ging ervan uit dat zolang hij aan deze voorwaarden voldeed, de gezagvoerder niets over wat hij beschouwde als militaire aangelegenheden te zeggen zou hebben. Het was vanaf het begin duidelijk dat beiden elkaar niet lagen: majoor Kotting beschouwde de gezagvoerder ‘als een querulant’.<sup>147</sup> Dit gevoel was wederzijds. De verhouding escaleerde toen een aantal marva’s, vrouwelijke militairen in dienst van de Marine Vrouwen Afdeling, toestemming kregen van de gezagvoerder om van zijn badkamer gebruik te maken en een aantal van hen door leden van de vaste staf ‘in een intieme verhouding aangetroffen waren’. De plaatsvervangend COT, kapitein J.G. de Kruijff, wilde daarom ’s avonds laat bij de marva’s een appel afnemen, wat door de detachementscommandant verhinderd werd. Deze deed haar beklag bij de gezagvoerder, waarna het competentieconflict geheel uit de hand liep en kapitein Noorderbosch besloot majoor Kotting te ‘ontslaan’ uit zijn functie. De oudste troepenofficier nam voor de rest van de reis deze functie over.<sup>148</sup> Het was voor de Generale Staf duidelijk dat, hoewel majoor Kotting voor een moeilijke opgave stond, hij niet opgewassen was tegen de opgave waarvoor hij gesteld werd. Desondanks werd hij op latere reizen met de *Bloemfontein* nogmaals als COT ingezet. Daar functioneerde hij kennelijk wel. Voor kapitein Noorderbosch was het sowieso zijn laatste reis. Hij had inmiddels de pensioengerechtigde leeftijd bereikt. Detachementen die uit vrouwelijke militairen bestonden werden, om dit soort problemen te voorkomen, overigens voortaan per mailschip naar Indonesië vervoerd.<sup>149</sup>

Bij een eerdere reis met de *Boissevain*, een zusterschip van de *Ruys*, had de onduidelijke gezagsverhouding ook al tot problemen geleid tussen de officieren en manschappen van de ingescheepte onderdelen. Een scheepsofficier kreeg van een officier van de landmacht te horen: ‘Ik heb met je geklets niets te maken.’ En een ander ‘Ik heb liever met 100 extremisten te maken dan met één man van de KPM.’ Weer een ander: ‘Wij hebben een bataljonscommandant en alleen naar hem te luisteren.’<sup>150</sup> Ook bij het transport met de *Tegelberg*, eveneens een zusterschip van de *Ruys*, klaagde de COT over de onduidelijke gezagsverhouding die tussen hem en de bataljonscommandanten aan boord bleek te bestaan. Hij stelde dat een COT (hijzelf was

<sup>146</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 261, verslag van de vergadering gehouden aan boord ms *Ruys*, 13 juni 1946.

<sup>147</sup> Ibidem, rapport van de COT majoor J.M.H. Kotting over de gebeurtenissen die geleid hebben tot zijn ‘ontslag’ als COT door de gezagvoerder van de *Ruys*, kapitein K.U. Noorderbosch, 18 juni 1946.

<sup>148</sup> Ibidem.

<sup>149</sup> Ibidem, inv.nr. 261, diverse rapporten over de schorsing van majoor J.M.H. Kotting als COT van ms *Ruys*, juni-juli 1946; Ibidem, inv.nr. 8, rapport van luitenant-kolonel J.M.H. Kotting over de reis met de *Bloemfontein*, 7 oktober t/m 3 november 1946.

<sup>150</sup> Ibidem, inv.nr. 10, rapport van de COT over de reis met de *Boissevain*, 20 maart – 24 april 1946.

majoor) de rang van luitenant-kolonel zou moeten hebben om dergelijke problemen uit te sluiten. De gezagvoerder van de *Tegelberg* was het hiermee eens, zeker omdat op Britse troepen-transportschepen tijdens de oorlog de COT het oppergezag over alle militairen had.<sup>151</sup>

Dat de verhouding tussen militaire commandanten en de scheepsleiding tot moeilijkheden aanleiding kon geven geen nieuw gegeven. Al in de negentiende eeuw was het niet altijd eenvoudig gebleken om een heldere scheiding aan te brengen tussen de bevoegdheden de detachementscommandanten aan boord van schepen die militairen naar Oost-Indië overbrachten en de scheepsleiding. In zijn verslag over zijn reis in 1843 als detachementscommandant waar- schuwde een kapitein van het Oost-Indisch leger H.H.C.A von Aussen Jansen: ‘Zorgt vooral met wijze behoedzaamheid dat uwe ondergeschikten nooit merken, dat er eenig geschil hoege- naamd in denk- of handelwijze tusschen Lands- of Scheepsofficieren bestaat, want dan is uwe geheele discipline op de flesch en naar de maan, en wat zullen of kunnen dan niet de gevolgen zijn!!!’<sup>152</sup>

Na medio 1946 werd de instructie aan de COT, maar ook aan de commandanten van de diverse onderdelen aan boord, verder verduidelijkt en uitgebreid. De COT kreeg ook de be- voegdheid om straffen op te leggen. Op de eerste reizen was dit voorbehouden aan de hoogste commandanten van een onderdeel. Dat had tot competentiegeschillen tussen de COT en de bevelhebbers van meereizende eenheden geleid, zeker als deze hoger in rang waren.<sup>153</sup> De COT werd nu de hoogste militaire gezagsdrager aan boord, ongeacht zijn rang, maar werd wel geacht voortdurend te overleggen met de gezagvoerder als hoogste autoriteit van een schip. Daarnaast kreeg hij ook zeggenschap over eventueel meereizende burgerpassagiers. Het conflict op de *Ruys* bleef een uitzondering. Bij latere reizen werd de verhouding tussen de COT en de gezag- voerder vrijwel zonder uitzondering als goed tot uitstekend omschreven.<sup>154</sup>

Een ander probleem bij de reizen in 1946 en de eerste helft van 1947 betrof de taakop- vating van de meereizende officieren. Deze beschouwden de overtocht als een vakantiereis op een luxe schip. Ze bemoeiden zich nauwelijks met de manschappen van hun onderdeel. Volgens veel COT's gold dit als een van de oorzaken van de vaak slechte discipline bij de ingescheepte onderdelen in deze periode.<sup>155</sup>

Speciale aandacht was er voor de veiligheid. Waren tot aan de zomer 1946 uitsluitend oorlogsvrijwilligers uitgezonden, veranderde dit met het transport van de Eerste divisie, die in hoofdzaak uit dienstplichtigen bestond. Bij die transporten waren politieke acties, werkweige- ringen en stakingen te verwachten. Het was zaak om te voorkomen dat deze acties de transpor- ten zouden kunnen hinderen of zelfs verhinderen. Regelrechte sabotage werd niet uitgesloten. Daarom werd op 24 augustus 1946 op het ministerie van Verkeer een geheime bespreking ge- houden tussen vertegenwoordigers van de verschillende krijgsonderdelen, het DGS en de be- trokken scheepvaartmaatschappijen om te kijken hoe dit zou kunnen worden voorkomen. Twee perioden werden als risicovol gezien: namelijk de tijd dat het schip in de haven zou liggen en gereed gemaakt werd voor het troepentransport en het moment van vertrek. In de eerste periode zouden de scheepvaartmaatschappijen zelf zo alert mogelijk moeten zijn. Na een reparatie in het dok zou er bijvoorbeeld een nauwkeurige inspectie gehouden moeten worden om sabotage geen kans te geven. Bij het vertrek was het zaak dat niemand aan boord zou moeten kunnen komen, die daar niets te maken had. De marechaussee had daarbij een directe bewakingstaak

<sup>151</sup> Ibidem, inv.nr. 220, rapport van de COT over de reis met de *Tegelberg*, 13 april – 12 mei 1946.

<sup>152</sup> Bossenbroek, *Van Holland naar Indië*, 65.

<sup>153</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 162, rapport van de COT over de reis met de Nieuw Holland, 29 oktober – 1 december 1946.

<sup>154</sup> Ibidem, inv.nr. 222, rapport van de COT over de reis met de *Volendam*, 17 juni – 16 juli 1946.

<sup>155</sup> Ibidem, inv.nr. 128, rapport van de COT over reis met de *Kota Inten*, 2 – 18? september 1946; ibidem inv.nr. 129, rapport van de COT over de reis met de *Kota Inten*, 19 november – 18 december 1946; ibidem, rapport van de COT over de reis met de *Sibajak*, 29 november – 28 december 1946 en ibidem, inv.nr. 104, rapport van de COT over de reis met de *Johan van Oldenbarnevelt*, 8 mei – 5 juni 1947.

aan land. Sabotage vanaf het water zou voorkomen moeten worden door de troepentransportschepen fel te verlichten en de waterpolitie steeds in de buurt te laten patrouilleren. Dat betekende dat familie op de kade niet werd toegelaten om afscheid te nemen voordat het schip van de wal losgemaakt was.<sup>156</sup>

Dat deze zorg niet geheel denkbeeldig was, bleek bij het vertrek van de eerste grote groep dienstplichtigen met de *Boissevain*. Veel militairen keerden na afloop van hun inschepingsverlof niet terug naar de kazerne. Op maandag 17 september 1946, een week voor de afvaart, ontbrak nog bijna 40%. Dat zorgde ervoor dat luitenant-generaal H.J. Kruls, chef van de Generale Staf, voor de radio verklaarde dat iedere militair die zich niet meldde als een deserteur beschouwd zou worden. Toch was bij het vertrek van de *Boissevain* nog steeds 15% afwezig. Op zaterdag 22 september werd er in Amsterdam gedemonstreerd tegen de uitzending van de dienstplichtigen naar Indonesië. Door het harde optreden van de politie viel één dode. Ook riep de (communistische) Eenheids Vakcentrale (EVC), die in Amsterdam en de Zaanstreek grote aanhang had, op de dag van vertrek, maandag 24 september 1946, tot een havenstaking op, waaraan veel havenarbeiders gevolg gaven. Het vertrek werd daardoor echter niet gehinderd. Onderweg bleken de militairen ‘zeer ongezeglijk’ en moest er voortdurend tegen overtredingen opgetreden worden. De (onder-) officieren bleken onvoldoende gezag te hebben. Na september 1946 hebben zich overigens geen stakingen meer voorgedaan met het doel de uitzending van militairen te verhinderen. Bij het volgende contingent dat vertrok was bedroeg het aantal dat bij vertrek niet was komen opdagen zelfs 22%. Om dat tegen te gaan werden de militairen vanaf de avond voor het vertrek zeer streng bewaakt.<sup>157</sup> Dienstweigeraars werden naar verhouding zeer streng gestraft.<sup>158</sup>

## De reis

Het inschepen voor het vertrek nam twee dagen in beslag. Allereerst kwam de vaste staf aan boord. In de *berthing meeting* werd samen met de scheepsstaf (de gezagvoerder, de eerste stuurman en het hoofd van de civiele dienst van het schip, de (chef-) hofmeester) allerlei praktische zaken geregeld: de verdeling van de militairen over de verschillende slaapgelegenheden, wie er toegang aan boord had en dergelijke. De ruimbagage, die geen particuliere eigendommen mocht bevatten, kwam een dag voor aanvang van de reis aan boord. Met deze bagage reisde ook een bagageploeg mee, die afkomstig was van de in te schepen onderdelen. Ook bij de overige bagage was de omvang nauwkeurig omschreven. Dit alles in verband met de beperkte ruimte aan boord. De eenheden die in Nederland het verst weg waren gelegerd, waren de eerste die aan boord gingen. Bij het vertrek speelde er een militaire kapel.<sup>159</sup>

Bij het uitvaren kregen de ingeschepte troepen vanaf 1947 het boekje *Scheepspraet* uitgereikt, een uitgave van de Leger Voorlichtingsdienst (LVD), waarin op een vaderlijke, positieve toon zaken vermeld stonden die van belang waren, zoals over de te volgen route, maar ook wat aan boord wel en vooral niet toegestaan was. De handhaving van een goede hygiëne kreeg daarbij speciaal de aandacht. Ook stonden er wetenswaardigheden over het verblijf in Indonesië.<sup>160</sup> Tegelijkertijd verscheen ook na de Eerste Actie (21 juli – 5 augustus 1947) *Onze taak overzee*, eveneens een uitgave van de LVD, over de politiek-militaire taak die de troepen

<sup>156</sup> Stadsarchief Rotterdam, HAL-directie, 318-01, inv.nr. 108, verslag van de bespreking tussen vertegenwoordigers van diverse krijgsonderdelen, het DGS en de scheepvaartmaatschappijen, 24 augustus 1946.

<sup>157</sup> De Jong, *Koninkrijk. Deel 12 (Tweede helft)*, 823-826; <sup>157</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 11, rapport van de COT over de reis met de *Boissevain*, 19 oktober 1946.

<sup>158</sup> Limpach, *De brandende kampongs van Generaal Spoor*, 503-504.

<sup>159</sup> Goossens, ‘De troepentransporten per schip naar en van Indonesië’, 603-606.

<sup>160</sup> P. Bakker, Ph. J. te Winkel en H.E. Jansen, *Scheepspraet* (Den Haag 1947).

daar zouden moeten gaan verrichten. Daarin werd benadrukt dat het niet de bedoeling was om in Indonesië de koloniale verhoudingen van voor de oorlog te herstellen, maar dat in samenwerking met ‘goedwillende krachten’ de militairen ‘recht en orde’ zouden gaan herstellen, waardoor er een begin gemaakt kon worden ‘met de opbouw van de nieuwe staatkundige structuur en het volk werkelijk de zegeningen van de vrijheid [zou kunnen] genieten.’<sup>161</sup>

De (militaire) vaste staf bestond behalve uit de COT en zijn plaatsvervanger uit geestelijke verzorgers, minstens één arts en vaak ook een tandarts, een apotheker, administratief personeel, een foerier en op de uitreis een officier en onderofficieren voor de ‘Indische vorming’, die meestal tot het KNIL behoorden. Na de eerste reizen werd er ook een officier toegevoegd die speciaal belast was met de recreatie en algemene ontwikkeling, de RAO-officier. Meestal was dat de plaatsvervangende COT. Hij werd geholpen door een soldaat die de filmprojector bediende. Alles bij elkaar bestond de vaste staf uit ongeveer vijftien personen.<sup>162</sup> Alleen op de deels tot hospitaalschip omgebouwde *Groote Beer* was deze aanzienlijk groter. Daar was ook specialistische medische zorg beschikbaar, die door ongeveer veertig personen geleverd werd. Als hospitaalschip was het echter maar matig geschikt, omdat de ziekenzalen zich onderin het schip bevonden, waar de ventilatie het slechtst functioneerde.<sup>163</sup> Aan boord organiseerde men ook scheepspolitie, welke, als dat mogelijk was, uit marechausees bestond, aangevuld met militairen van onderdelen waar men een strakkere discipline mocht verwachten, zoals mariniers. Het was echter toch behelpen en moest men het zien te redden met militairen die men voor die taak geschikt achtte. Een probleem was dat de celruimte in de meeste gevallen maar zeer beperkt of zelfs, in verband met de hitte, volkomen ongeschikt was.<sup>164</sup> Op de tot troepen-transportschepen omgebouwde vrachtschepen en de regeringsschepen werden daarom veel militairen ingezet voor corveediensten tot wel een vijfde deel van de ingeschepte militairen. Deze schepen hadden slechts een beperkte bemanning aan boord en geen civiele dienst, zoals dat op de passagiersschepen het geval was. Die laatste stond wel uitsluitend ten dienste van de hutpassagiers.<sup>165</sup> Alleen op de *Groote Beer* kon het moeilijk zijn om voldoende valide corveeërs te vinden als deze met veel liggende patiënten naar Nederland voer.<sup>166</sup> Militairen met een hogere rang dan luitenant-kolonel reisden veelal per vliegtuig of mailschip om competentieproblemen met de COT te vermijden. Ook gewonde militairen werden trouwens in bepaalde gevallen per vliegtuig naar Nederland vervoerd.<sup>167</sup>

De militaire samenleving aan boord was strikt gesegregeerd: officieren en de hogere onderofficieren sliepen in hutten en gebruikten de maaltijden in de salons. De sergeants en de lagere rangen manschappen sliepen in de tot slaapgelegenheden ingerichte ruimten. De sergeants weer apart van de manschappen en korporaals. Echt gerieflijk waren de hutten overigens vaak ook niet: op sommige schepen waren deze ‘hutten’ wel voor meer dan dertig personen bestemd. Individuele hutten hadden slechts weinigen. Alleen de COT, de enkele meevarende hoofdofficier en soms de geestelijke verzorgers, kregen een eenpersoons hut. Aalmoezeniers wilden nog weleens klagen over de legering, omdat het afnemen van de biecht door gebrek aan privacy in het gedrang kwam.<sup>168</sup> De lagere militairen in de ruimten sliepen in hangmatten of in zogenaamde

<sup>161</sup> -, *Onze taak overzee* (Den Haag 1947), o.a. 16.

<sup>162</sup> Hanswijck de Jonge, *Troepen-transporten*, 21.

<sup>163</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 74, rapport van de COT over de reis met de *Groote Beer*, 14 mei – 8 juni 1949.

<sup>164</sup> Ibidem, inv.nr. 75, rapport van de COT over de reis met de *Groote Beer*, 22 juni – 18 juli 1949.

<sup>165</sup> Hanswijck de Jonge, *Vijf jaar troepen varen*, 2-3.

<sup>166</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 59, rapport van de COT over de reis met de *Groote Beer*, 22 december 1947 – 14 januari 1948.

<sup>167</sup> Ibidem, inv.nr. 478, troepen-transporten door de lucht. Stukken betreffende de per ambulance vliegtuig uit Nederlands Oost-Indië gerepatrieerde zieken en gewonde militairen, met naamlijsten. 1947-1951.

<sup>168</sup> Bijvoorbeeld: ibidem, inv.nr. 72, rapport van de COT over de reis met de *Groote Beer*, 2 – 27 maart 1949.



*standees*, eenvoudige ‘stapelbedden’ die van buis en doek gemaakt waren en soms tot wel vijfhoog gingen. Tussen de rijen *standees* waren smalle gangpaden uitgespaard. Op de vaak overvolle schepen werd daarnaast vaak ook op losse matrassen op de grond geslapen. Hangmatten en matrassen moesten iedere dag opgeborgen worden, omdat de slaapzalen overdag dienst moesten doen als eetzaal en lesruimte. De militairen die op *standees* sliepen, gebruikten hun maaltijd in een cafetaria, waar tot zes ploegen, die elk een verschillende kleur hadden, na elkaar aten. In twintig minuten tijd moest de maaltijd weggewerkt worden. Ook aan dek was er sprake van onderscheid. Bij de omgebouwde vrachtschepen, maar ook op de *Groote Beer*, *Waterman* en *Zuiderkruis*, was het sloependeck voor de officieren, het achterdek voor de sergeants en hadden de korporaals en soldaten alleen de beschikking over het voordek.

Bij reizen met repatrianten maakten de rederijen bezwaar tegen een te groot aantal passagiers. Op schepen als de *Indrapoera* en de *Sibajak* stelde de RL als eis dat er niet meer dan 900, respectievelijk 950 passagiers meegenomen zouden worden. De agent van de RL moest erop toezien dat dit aantal niet overschreden werd. Men was bang voor een slechte naam, want de repatrianten konden heel wel toekomstige, betalende passagiers worden. Bij de troepen-transporten speelde dit geen rol. Dan werden er op beide schepen 1400 respectievelijk 1600 militairen meegenomen.<sup>169</sup> Bij transporten waar schepen tot aan de maximaal haalbare capaciteit gevuld werden, zoals dit een aantal malen met de *Johan van Oldenbarnevelt* gebeurde, voer men in konvooi met een ander troepen-transportschip, zodat men in het geval van calamiteiten elkaar kon ondersteunen.<sup>170</sup>

Het leven aan boord verliep volgens een vast rooster. Hieronder een voorbeeld aan boord van de *Waterman*:<sup>171</sup>

6.00 uur:	Reveille.
6.45 uur:	Appel in de slaapruimen.
7.00 uur:	Aanvang van het ontbijt in vijf zittingen.
9.30 uur:	Einde ontbijt, opruimen, schoonmaak van de ruimen en de sanitaire ruimtes, overleg tussen de COT en detachementscommandanten en hun adjudanten.
10.30 uur:	Lessen en inspectie van de ruimen door de COT, de eerste stuurman en de commandant van de scheepspolitie.
11.30 uur:	Lunch in vijf zittingen tot 13.30 uur.
14.00 uur:	Verplichte stilte. Lessen tot 16.00 uur
17.00 uur:	Avondeten tot 19.00 uur
20.00 uur:	Ontspanning (film, cabaret)
22.00 uur:	Iedereen te kooi
22.30 uur:	Lichten uit

De persoonlijke hygiëne van veel militairen was vaak ver onder de maat: hoofd- en kleerluizen, scabiës en ‘weinig zindelijke geslachtsdelen’ kwamen vaak voor. Volgens de officieren van gezondheid kwam dit door een tekort aan voorlichting en reinigingsmiddelen.<sup>172</sup> Dit gevoegd bij de vaak opeengepakte troepenruimen zal de luchtkwaliteit in de slaapruimten niet ten goede zijn gekomen. Dit alles maakte dat men zeer beducht was voor de uitbraak van besmettelijke ziekten. Als in Noord-Afrika en het Midden-Oosten een choleraepidemie heerste, wat een aantal malen gebeurde, werd elk contact met de wal zoveel mogelijk vermeden en werden alleen corveeërs bij de voedselbereiding gebruikt die gecontroleerd waren. Ook alle

<sup>169</sup> Luidinga en Guns, *Indrapoera*, 406.

<sup>170</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverschepingen, 2.13.103, inv.nr. 66, rapport van de COT over de reis met de *Groote Beer*, 27 juli – 16 augustus 1948.

<sup>171</sup> Ibidem, inv.nr. 239, reisverslag van de commandant van het 20<sup>e</sup> echelon Mariniers over de reis met de *Waterman* m.b.t. zaterdag 24 januari 1948, opgemaakt 18 februari 1948 en Bakker e.a., *Scheepspraet*, 24-25.

<sup>172</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverschepingen, 2.13.103, inv.nr. 128, rapport van de officier van gezondheid van de *Kota Inten*, september 1946.

inkomende post werd bij besmettingsgevaar ontsmet.<sup>173</sup> Op de *Volendam* brak tijdens een reis in juli en augustus 1947 paratyfus uit, waardoor in totaal 133 man ziek werden.<sup>174</sup> Op de overvolle *Kota Inten* (1603 man op een schip waar men hoogstens 1400 man enigszins fatsoenlijk kon meevoeren) werd op de terugreis in juni-juli 1949 bij drie militairen pokken geconstateerd, die in Aden opgenomen werden in het RAF-ziekenhuis. Vervolgens werd iedereen aan boord opnieuw gevaccineerd en werd er een strenge censuur ingesteld ‘om het thuisfront niet ongerust te maken’. In Suez werden alle militairen door Egyptische en Nederlandse artsen gecontroleerd, wat een dag later in Port Saïd herhaald werd. Met vertraagde snelheid werd daarna doorgevaren om de quarantainetijd op zee door te kunnen brengen.<sup>175</sup>

Voor het wassen en het reinigen van de kleding moest op de meeste schepen van zee-water gebruikgemaakt worden. Daarvoor werd speciale zoutwaterzeep verstrekt omdat gewone zeep met zeewater niet te gebruiken valt. Op een aantal reizen werden slechts twee stukjes zeep voor de hele reis verstrekt, wat volstrekt onvoldoende was voor een reis van meestal vier weken. Later werd dit verdubbeld. Op veel omgebouwde vrachtschepen en de regeringsschepen was het aantal wasgelegenheden ook beperkt. Op de *Waterman* waren bijvoorbeeld maar 84 wasbakken beschikbaar, waar soms wel 1500 man zich gedurende een half uur moesten zien te wassen<sup>176</sup>. Alleen op schepen met grote zoetwatertanks of een eigen ontziltingsinstallatie van voldoende capaciteit kon men zich met zoet water wassen.

Waar men aan boord zich met de slaappleatsen vaak moest zien te behelpen, was men meestal zeer tevreden over de maaltijden. De scheepvaartmaatschappijen wisten kwalitatief en kwantitatief goede maaltijden te verzorgen. Slechts zelden waren er klachten. Die konden te maken hebben met de slechtere kwaliteit groenten als die in Port Saïd ingekocht moesten worden.<sup>177</sup> Ook kwam het voor dat de corveeërs de aardappelen niet goed gepit hadden. Op de *Nieuw Holland* hadden de militairen tijdens het transport in november 1946 ook volgens de COT terechte klachten over het eten. Er was een tekort aan aardappelen en boter en brood en in de pap bleken maden te zitten.<sup>178</sup> Eén- á tweemaal per reis werd er een flesje bier verstrekt, meestal ter gelegenheid van een feestdag of een verjaardag van een lid van het Koninklijk Huis.

Officieren kregen gedurende de reis ongeveer fl. 30,00 en de onderofficieren en lagere militairen fl. 20,00 om aan boord aankopen te kunnen doen. Daarnaast kreeg men in Port Saïd £ 1, waarmee men van tevoren sigaretten kon bestellen bij de firma Simon Artz. Niet-rokers hadden pech. Het bedrag mocht niet aan iets anders besteed worden. Deze bedragen werd door verscheidene COT's als te laag gevonden. De officieren waren nauwelijks in staat fooien te geven aan de civiele bediening aan boord van de gecharterde passagiersschepen. Aan boord kreeg men één keer per week een pakketje van de Cadi (Cantinedienst) met daarin meestal sigaretten en wat snoepgoed. De kwaliteit daarvan was wisselend. Een aantal malen kwam het voor dat de voorraad beschimmeld was of muf rook.<sup>179</sup> Andere zaken, zoals schoensmeer, veters, schrijfpapier e.d. konden onderweg nog aangeschaft worden. Aanvankelijk was de verkoop op de passagiersschepen overgedragen aan de purser en de barkeeper, die deze mogelijkheid

<sup>173</sup> Hanswijck de Jonge, *Vijf jaar troepen varen*, 89-90.

<sup>174</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 227, rapport van de COT over de reis met de *Volendam*, 30 juli – 29 augustus 1947.

<sup>175</sup> Hanswijck de Jonge, *Vijf jaar troepen varen*, 195-196 en NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 141, rapport van de COT over de reis aan boord van de *Kota Inten*, 15 juni – 13 juli 1949.

<sup>176</sup> Ibidem, inv.nr. 239, reisverslag van het 20<sup>ste</sup> echelon mariniers, vertrokken op 23 januari 1948.

<sup>177</sup> Ibidem, inv.nr. 128, rapport van de COT over de reis aan boord van de *Kota Inten*, september 1946.

<sup>178</sup> Ibidem, inv.nr. 162, rapport van de COT over de reis van de *Nieuw Holland*, 29 oktober – 1 december 1946.

<sup>179</sup> Bijvoorbeeld: ibidem, inv.nr. 76, rapport van de COT over de reis aan boord van de *Groote Beer*, 23 juli – 25 augustus 1949.

echter gebruikten om hun eigen verdiensten op te schroeven. Later werd een lid van de vaste staf hiermee belast.<sup>180</sup>

Onderweg kregen de militairen voorlichting over hun taak in Indonesië (herstel van ‘rust en orde’), lessen over de zeden en gewoonten van de plaatselijke bevolking, Maleis aan de hand van het boekje *Eenvoudig Spreekmaleis* en terrein- en wapenleer. In de dagen kort voor aankomst werd seksuele voorlichting gegeven. De aan boord aanwezige arts sprak daarbij over de ‘technische’ kant, meestal aan de hand van een Engels gesproken film (zonder ondertiteling) en de aalmoezenier en de veldprediker over de ‘morele’ aspecten, die erop neerkwamen dat de zeden in Indië veel ‘losser’ waren en men zich van elk seksueel contact met de Indonesiërs diende te onthouden. Op de passagiersschepen waren voor de lessen vaak wel min of meer geschikte ruimtes voor aanwezig. Op de omgebouwde vrachtschepen daarentegen werden deze ook gewoon op een vrachtluik of in de slaapruien tussen de *standees* gegeven.<sup>181</sup>

Belangrijk was het dat er voldoende ontspanningsmogelijkheden waren, vooral op het traject Aden-Sabang, wanneer men ongeveer tien dagen niets anders zag dan lucht en water. De mogelijkheden voor recreatie, sport en spel waren, alleen al door een tekort aan ruimte, beperkt. De RAO-officier probeerde vanaf het begin van de reis militairen te interesseren om cabaret-groepjes te vormen. Op de meeste tochten lukte dit vrij aardig en werden er verschillende voorstellingen gegeven, die de troepen groepsgewijs konden bezoeken. Soms was er ook een beroepsgezelschap van de NIWIN (Nationale Inspanning Welzijnsverzorging Indië) aan boord. Eén soldaat van de vaste staf was belast met de filmvoorstellingen. Op omgebouwde passagiersschepen was er wel een geschikte projectieruimte aanwezig, maar op de vrachttroepenschepen werden de voorstellingen vaak in de open lucht gegeven. De kwaliteit van de speelfilms was vaak zeer matig, ook in technisch opzicht. De projectoren waren eveneens vaak van slechte kwaliteit. De schrijver-journalist H.J.A. Hofland, filmoperateur aan boord van de *Kota Inten*: ‘Ik had vier hoofdfilms, nog wat voorprogramma’s en twee films met sexuele voorlichting. Die moesten altijd éérst voorvertoond worden aan de dominee, de aalmoezenier en de humanist[?]. Van de aalmoezenier moesten de scènes over het condoom er steevast uit. Dan knipte ik ze braaf weg ... om ze er later weer braaf tussen te plakken natuurlijk.’<sup>182</sup> Op de meeste schepen slaagde men erin om een scheepskrantje uit te brengen. Voldoende kopij, stencilpapier en een functionerende stencilmachine (daar ontbrak het nogal eens aan) waren daarvoor noodzakelijk. Sommige redacties wisten met de beperkte middelen mooie uitgaven te maken. Andere kwamen niet boven het niveau van een matige schoolkrant uit. De titels hadden vaak een relatie met de naam van het schip: op de *Groote Beer* ‘De Brombeer’, op de *Sloterdijk* de ‘Slotercourant’ en op de *Volendam* ‘De Volendammer botter’ of ‘Het Volendammertje’, om er slechts enkele te noemen. Daarnaast organiseerde men ook, als daar animo voor bestond, sportwedstrijden (boksen, hardlopen) en voor de officieren bridgedrives. Via de scheepsradio werden de opvarenden van het laatste nieuws op de hoogte gehouden.

De eerste kennismaking met een andere cultuur kwam bij de doorvaart door het Suezkanaal: bootjes met lovende en biedende handelaren en de aan dek toegelaten goochelaar Ali die overal kuikentjes tevoorschijn toverde. Daar kon men vaak ook iets van de op dat moment heersende politieke spanning bemerken. De *Volendam* kreeg tijdens de Eerste Actie met Egyptische demonstranten te maken die met de Republiek symphatiseerden en – overigens zonder succes - probeerden de doorvaart door het Suezkanaal te verhinderen. Ook waren er soms opstootjes van Egyptenaren tegen de Britse militaire bezetting van de Kanaalzone en mochten er

<sup>180</sup> Ibidem, inv.nr. 8, rapport van de COT over de reis aan boord van de *Bloemfontein*, 7 oktober – 10 november 1946.

<sup>181</sup> Anoniem, *Eenvoudig spreekmaleis (Modern beschaafd Maleis)* (Den Haag 1949)

<sup>182</sup> A. Kors, *'t Is de plicht dat ied' re jongen. Geschiedenis van de dienstplicht in Nederland* (Utrecht 1996) 93.

dan weer wel en dan weer niet foto's gemaakt worden tijdens de doorvaart.<sup>183</sup> Hoogtepunten tijdens de reis waren verder Sabang, waar men voor het eerst van boord mocht en kennis maakte met de Indonesische archipel en het Neptunusfeest. Iedereen, ook de officieren en de eventuele vrouwen aan boord, die voor het eerst de evenaar passeerde, moest onder grote hilariteit gedoopt worden. De reis eindigde voor de meeste militairen in Tandjong Priok, de haven van Batavia.

---

<sup>183</sup> E. Theloosen en L. Kuijpers (bew.), *32 dagen Indiëvaarder. 30-7-1947 – 30-8-1947. Dagboekkrabbels van Bram Kuijper. Bonloos verkrijgbaar* (Tilburg 2011) 54-58 en NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 227, rapport van de COT over de reis met de *Volendam*, 30 juli – 29 augustus 1947.

## Hoofdstuk 4: ‘Terug’

Na de Van Roijen-Roem-overeenkomst (7 mei 1949) en de wapenstilstand, die drie maanden later daarop volgde, startte op 23 augustus 1949 de Ronde Tafel Conferentie, waarbij op 2 november overeengekomen werd dat nog voor het einde van 1949 de soevereiniteit overgedragen zou worden. De onderhandelingen maakte vooralsnog geen einde aan de troepentransporten naar Indonesië. Deze gingen nog tot eind oktober 1949 door.<sup>184</sup> Tijdens de onderhandelingen werd afgesproken dat alle Nederlandse militairen Indonesië binnen een half jaar verlaten zouden hebben en zou het KNIL eveneens een half jaar na de soevereiniteitsoverdracht opgeheven worden. Het aantal beschikbare schepen was op geen enkele wijze groot genoeg om aan de vervoersvraag te voldoen. Die capaciteit moest op zeer korte termijn in het buitenland gevonden worden.

Voorop Amerikaanse schepen verschilde de sfeer aan boord nogal van de Nederlandse waarop men naar Indonesië vervoerd was. Dat stelde vooral aan de Nederlandse militaire vaste staven nogal wat diplomatieke eisen.

Tijdens de terugreis werden de militairen aan boord voorbereid op hun demobilisatie in het besef dat ze aan de verliezende zijde in deze oorlog hadden gestaan.

### Versnelde repatriëring

Voor de soevereiniteitsoverdracht waren er reeds groepen militairen in Nederland teruggekeerd. Allereerst waren dat gedemobiliseerde beroepsmilitairen van het KNIL en de KM, die al vanaf 1940 gediend hadden en voor een deel in Japanse krijgsgevangenkampen gezeten hadden. In 1947 werd door de regering het besluit genomen om ook de ovw-ers te demobiliseren. Met de uitvoering van dat besluit liep het echter minder hard. De legercommandant, luitenant-generaal (later generaal) S.H. Spoor, meende deze inmiddels ervaren troepen niet te kunnen missen en probeerde de repatriëring zoveel mogelijk op te houden. Pas in de loop van 1949, na de Tweede Actie (18 december 1948 – 5 januari 1949), keerde de laatste groep ovw-ers in Nederland terug. Capaciteitsproblemen leverde dit niet op. Ze werden allen op de retourreizen van de beschikbare schepen meegenomen.<sup>185</sup>

Minister A.H.L.J. Fiévez van Oorlog wilde in 1948 ook een begin maken met de terugtrekking van de eerste groep dienstplichtigen van de Eerste ‘7 December’ Divisie, die immers op dat moment al meer dan twee jaar onder de wapenen was. Generaal Spoor verhinderde dit, waarbij de verslechterende politiek-militaire situatie als reden werd opgegeven. Deze militairen waren nog nodig voor de Tweede Actie (19 december 1948 – 5 januari 1948). Uiteindelijk werd de repatriëringstop pas op 1 juni 1949 opgeheven en konden de eerste groepen dienstplichtigen tussen oktober 1949 en januari 1950 naar Nederland vertrekken. Op dat moment, na de Van Roijen-Roem-overeenkomst (7 mei 1949), was het duidelijk geworden dat de Nederlandse aanwezigheid in Indonesië niet lang meer zou kunnen duren.<sup>186</sup> Het ministerie van Oorlog dacht echter midden juli 1949 nog steeds dat de KL ook in de komende jaren in Indonesië nog een taak te vervullen zou hebben.<sup>187</sup>

<sup>184</sup> Drooglever en Schouten, *Officiële bescheiden*, 24 en 562: notulen van de ministerraad 19 september 1949 en notulen van de ministerraad 7 november 1949.

<sup>185</sup> De Jong, *Koninkrijk. Deel 12*, 924-925 en J. Hoffenaar, ‘De terugkeer van de militairen van de Koninklijke Landmacht uit Indonesië (1947-1951) in: *Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf. Deel 13* (’s Gravenhage 1990) 99-133, aldaar 103-105.

<sup>186</sup> Hoffenaar, ‘Terugkeer’, 108.

<sup>187</sup> NL-HaNA, ministerie van Defensie: Gewoon en Geheim Verbaalarchief en daarbij opgelegde bescheiden, 2.13.151, inv.nr. 6732, nota van de generale staf van de KL aan de minister van Oorlog, 14 juli 1949.

Voor de repatriëring van de Eerste ‘7 December’ Divisie ging minister W.F. Schokking van Oorlog ervan uit dat deze met de beschikbare capaciteit, als deze volledig zou worden benut, pas eind januari 1950 in zijn geheel overgebracht zou zijn. Dat was echter geen reële inschatting. Hij had geen rekening gehouden dat niet alleen deze divisie, maar ook militairen van de KM en het KNIL voor repatriëring in aanmerking kwamen. In totaal kwam dit neer op 24.000 man. De grootste schepen, de *Sibajak* en de *Johan van Oldenbarnevelt* werden ook voor burgervervoer ingezet. De *Volendam* was dringend aan groot onderhoud toe, terwijl de *Johan van Oldenbarnevelt* al meerdere malen onderweg met motorpech te kampen had gehad, eveneens een gevolg van achterstallig onderhoud.<sup>188</sup> Met de bestaande capaciteit kon men jaarlijks slechts 34.800 man vervoeren. De zogenaamde ‘vrije’ schepen (schepen die volledig voor rekening en risico van de reders voeren), *Oranje* en *Willem Ruys*, zouden alleen voor het transport van burgers gebruikt kunnen worden.<sup>189</sup>

Men kon geen beroep meer doen op de al teruggegeven *Sloterdijk* en *Kota Baroe*: die waren inmiddels weer omgebouwd. Dat gold eveneens voor de *Indrapoera* en de passagiersschepen van de KJCPL. Vijf zogenaamde *hadji*-schepen van de KRL en de SMN, die ingericht waren voor het vervoer van bedevaarders naar Mekka, zouden alleen tegen hoge kosten geschikt gemaakt kunnen worden om ook in koude weersomstandigheden te kunnen varen. Met de bestaande schepen zou een volledige terugtrekking van alleen de KL minstens twee jaar duren. Dit betekende dat het DGS om de ‘7 December’ Divisie voor eind januari 1950 naar Nederland over te kunnen brengen, in het buitenland op zoek moest gaan naar beschikbare scheepsruimte.<sup>190</sup> Een gelukkige omstandigheid was het dat er veel emigranten vanuit Europa naar Australië reisden. De daarbij betrokken schepen maakten de terugreis vrijwel leeg. Via het Britse *Ministry of Transport* wist men de beschikking over een viertal oudere Britse mailschepen te krijgen, die op deze route voeren.<sup>191</sup>

Bij de Ronde Tafel Conferentie was afgesproken dat binnen een half jaar na de soevereiniteitsoverdracht (27 december 1949), Nederland al zijn troepen (met uitzondering van een kleine militaire missie) teruggetrokken zou hebben en dat het KNIL opgeheven zou worden. Daarmee waren de capaciteitsproblemen alleen maar veel groter geworden. Rijkelijk laat, namelijk pas na de soevereiniteitsoverdracht op 30 december 1949, kwam er voor het eerst een commissie bijeen met vertegenwoordigers van het ministerie van Oorlog en het DGS om te bespreken hoe men deze grote groepen militairen, waarvan de omvang nog niet eens precies bekend was, binnen de gestelde tijd zou kunnen evacueren. Het DGS stelde in deze bijeenkomst dat op dat moment per maand maximaal 6000 militairen zou kunnen repatriëren. Voor het KL en de KM rekende men in totaal op 70.000 militairen. Voor wat betreft het KNIL had men geen idee: die schattingen varieerden tussen de 14.000 en 60.000 personen (inclusief gezinsleden). Dat zou betekenen dat met de bestaande capaciteit het anderhalf jaar zou duren voordat alle militairen met hun gezinsleden naar Nederland overgebracht zouden zijn. Het DGS ging ervan uit dat het mogelijk moest zijn om de hele repatriëring binnen een half jaar te voltooien als men extra schepen in buitenland zou kunnen huren. Men dacht in eerste instantie vooral aan Franse troepenschepen die naar Indo-China voeren en vanuit de regering van de VS was het aanbod gedaan om opgelegde troepentransportschepen te gebruiken. Het was onduidelijk of, op welke termijn en tegen welke kosten, men hiervan gebruik zou kunnen maken. Nog afgezien van het

<sup>188</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, nota van minister Schokking van Oorlog aan de minister van Verkeer en Waterstaat, 28 juli 1949.

<sup>189</sup> Ibidem, nota voor de staatssecretaris van Marine, 18 augustus 1949 en Drooglever en Schouten, *Officiële bescheiden*, 65, notulen van de vergadering van de ministerraad op 26 sept. 1949.

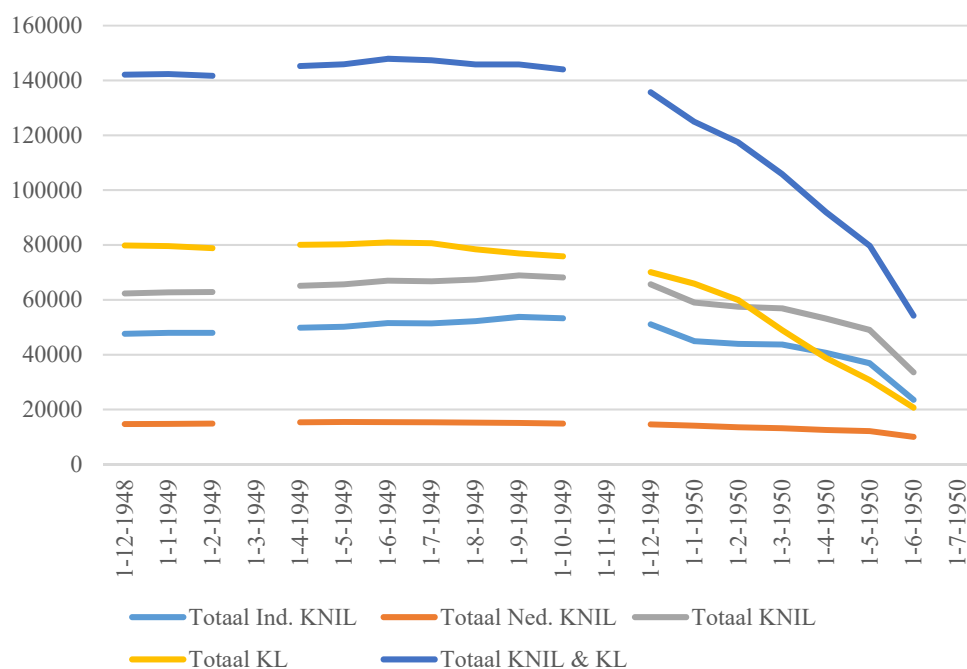
<sup>190</sup> Ibidem, nota voor de staatssecretaris van Marine, 18 augustus 1949 en ibidem, brief van het DGS aan de minister van Oorlog, 24 augustus 1949.

<sup>191</sup> Ibidem, repatriëringsschema Eerste divisie, 24 oktober 1949 en NL-HaNA, ministerie van Defensie: Strijdkrachten in Nederlands-Indië, 2.13.132, inv.nr. 4744, subistentenbataljon, 489/G. Repatriatie in de periode tot 1 februari 1950, 19 december 1949.

feit dat men nog niet nagedacht had over het bemanningsvraagstuk. Dat laatste zou extra kosten met zich meebrengen. De waarnemend secretaris-generaal van Scheepvaart had ook zijn twijfels over de kwaliteit van de militaire walorganisatie in Indonesië, het subsistentenbataljon. Het had tijdens zijn reis naar Indonesië ‘niet de sterkste indruk’ gemaakt. Ook was de legeringscapaciteit ‘kwalitatief slecht en kwantitatief onvoldoende.’<sup>192</sup>

In februari 1950 wist het DGS – eenmalig – het grote Franse troepenschip *Louis Pasteur* te charteren, met een capaciteit van 4000 man, waardoor men in die maand bijna 10.000 man wist te vervoeren.<sup>193</sup> Veel belangrijker was dat het DGS met de *International Refugee Organization* (IRO), waar de regering van de VS een grote rol in speelde, overeenstemming had bereikt over de huur van acht (later twaalf) Amerikaanse C-4 troepentransportschepen, de zogenaamde *Generals* van de *US Navy Transport* (zo genoemd omdat ze allemaal naar een Amerikaanse generaal vernoemd waren) en die ieder ongeveer 1400 personen mee kon nemen. De IRO vervoerde onder meer veelal Oost-Europese en Joodse *displaced persons* vanuit Duitsland naar landen die deze mensen wilden opnemen. Daardoor zou men maandelijks alleen al met deze schepen 10.000 man kunnen vervoeren. Ook een aantal civiele schepen die voor de IRO voeren, kwam beschikbaar. De VS had er zeker belang bij, gezien haar antikoloniale politiek, dat het Nederlandse leger zo snel mogelijk uit Indonesië zou vertrekken.<sup>194</sup>

Sterkte van de KL en het KNIL in Indonesië vanaf 1 december 1948 tot 1 juli 1950:



Bron: NL-HaNA, Strijdkrachten Ned.-Indië, 2.13.132, inv.nrs. 883, 949 en 992: sterktestaten van het KNIL en de KL, 1948 t/m juni 1950. Over de maanden februari 1949, oktober 1949 en de periode na 1 juni 1950 zijn geen gegevens beschikbaar.

De top in het aantal afvaarten werd in mei 1950 bereikt, waarbij bijna 14.000 militairen ingescheept werden. Met de beschikbare schepen zouden weliswaar de troepen niet binnen een half jaar afgevoerd kunnen worden, maar de verwachting was dat tegen eind september 1950 de

<sup>192</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, verslag van de eerste bijeenkomst tussen vertegenwoordigers van het ministerie van Oorlog en het DGS, 30 december 1949.

<sup>193</sup> Ibidem, brief van de commandant van de Nederlandse legerstrijdkrachten in Indonesië aan de staatssecretaris van Oorlog, 20 januari 1950.

<sup>194</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de staatssecretaris van Oorlog, 27 januari 1950.

repatriëring van alle Nederlandse militairen voltooid zou zijn.<sup>195</sup> Wel bestond bij de KL onrust dat de KNIL-militairen met voorrang vervoerd zouden worden. Dat leidde tot spanningen, ook omdat de levensomstandigheden steeds onaangener werden: toenemende spanning met Indonesische militairen, het achteruitgaan van de kwaliteit van het eten, een tekort aan sigaretten en stijgende prijzen door de sterke inflatie in Indonesië.<sup>196</sup> Tot eind mei 1950 werden echter voornamelijk KL-militairen afgevoerd. Op dat moment bedroeg het aantal Nederlandse militairen bij het KNIL nog ongeveer 10.000 man (tegenover de totale omvang van het KNIL van ongeveer 33.000 man, zie bijlage 9). De chef van de generale staf van het KNIL, generaal-majoor D.R.A. van Langen, liet in april 1950 weten dat het nog wel tot eind oktober 1950 zou duren voordat iedere KNIL-militair (met zijn gezin), die daarvoor in aanmerking kwam, naar Nederland overgebracht zou zijn. Eind juli 1950, op het moment dat het KNIL opgeheven werd, wachtten nog 17.000 Nederlandse KNIL-militairen met hun gezinnen en 15.000 mannen van de KL op repatriëring naar Nederland. De Indonesische autoriteiten konden niets anders doen dan dit als feit te accepteren.<sup>197</sup>

Waar men aanvankelijk nog het idee had een scheiding te maken tussen troepenschepen en ‘gezinsschepen’, moest dit principe in juni 1950 losgelaten worden. De verplichting om de schepen in verband met de kosten helemaal te vullen woog veel zwaarder.<sup>198</sup> Daardoor werd een van de twee KL-brigades die nog in Indonesië aanwezig was en pas later zou vertrekken, al voor een deel eerder vervoerd, omdat de beschikbare Amerikaanse *Generals* slechts in een zeer beperkte mate geschikt waren voor gezinsvervoer. ‘Gezinsschepen’ waren op dat moment niet beschikbaar.<sup>199</sup>

Bij de repatriëring waren verschillende organisaties betrokken. Het DGS was eindverantwoordelijk en moest ervoor zorgen dat er voldoende schepen beschikbaar zouden zijn. De Directie Coördinatie Militair Vervoer (DCMV) was verantwoordelijk voor alle KL-militairen (en hun eventuele meereizende gezinnen) en KM-personeel, als dat in groepsverband reisde. Het Reiswezen coördineerde het vervoer van burgers, KNIL-personeel en hun gezinnen en KM-personeel als deze met hun gezinnen reisden. Tussen deze twee organisaties kwam het regelmatig tot een meningsverschil of bepaalde schepen al dan niet voor het vervoer van burgers aangewezen zouden moeten worden of niet. Indien dit wel het geval zou zijn, zouden er minder personen op een schip vervoerd kunnen worden. Naast de bovengenoemde organisaties speelden ook de Mails een belangrijke rol. Zij traden ook voor de gehuurde schepen als operator op en vervoerden passagiers (veelal burgerrepatrianten) met de *Oranje* en de *Willem Ruys*, die niet in timecharter voor het DGS voeren.<sup>200</sup>

Dat het met zo’n gecompliceerde organisatie meestal goed ging, mag wel een wonder heten. In juni 1950 kwam het door miscommunicatie voor dat drie schepen met ‘wanruimte’ vertrokken, zoals bijvoorbeeld de *Fairsea* (capaciteit 1900 man) die in juni met zeshonderd

<sup>195</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de staatssecretaris van Oorlog, 27 januari 1950; telegram van het hoofd Dienst voor legercontacten aan het hoofdkwartier van de adjudant-generaal, 30 maart 1950; telegram van ministerie van Oorlog aan legercommandant in Indonesië en het DGS, 14 april 1950.

<sup>196</sup> Ibidem, brief van de hoofdaalmoezenier Indonesië aan de hoofdlegeraalmoezenier mgr. H.J.J.M. van Straelen, 31 mei 1950.

<sup>197</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, nota betreffende de reorganisatie (liquidatie) van het KNIL door generaal-majoor (KNIL) D.R.A. van Langen, 15 april 1950 en ibidem, nota van generaal-majoor Van Langen over hetzelfde onderwerp, 1 juni 1950.

<sup>198</sup> Ibidem, telegram van de kwartiermeester-generaal in Indonesië aan het ministerie van Oorlog, 1 juni 1950.

<sup>199</sup> Ibidem, telegrammen tussen het DGS en de CMV, 25 mei 1950 en 12 juni 1950.

<sup>200</sup> Ibidem, nota van het DGS over de organisatie van het massavervoer van burgers en militairen, 20 december 1949 en notulen van de tweede vergadering van de Commissie voor de regeling van het massavervoer van militairen en burgers van Indonesië naar Nederland, 16 januari 1950.



lege plaatsen vertrok.<sup>201</sup> Dit leidde tot vragen van H.J.W.A. Meijerink in de Tweede Kamer, waarbij hij stelde dat door een gebrekkige organisatie tweeduizend KL-militairen langer op hun repatriëring moesten wachten. Hierop werd door de minister van Oorlog W.F. Schokking geantwoord, dat er inderdaad fouten gemaakt waren en dat de organisatie inmiddels ‘in één hand gelegd [was]’ (na de opheffing van het KNIL was dat het DCMV geworden voor alle militairen en hun gezinsleden). Ook de ‘Ambonese kwestie’ had daarin een rol gespeeld, waardoor demobilisatie in de Molukken van Indonesische KNIL-militairen niet mogelijk bleek.<sup>202</sup>

Op Ambon was namelijk op 25 april 1950 de *Republik Maluku Selatan* (RMS) uitgeroepen, als gevolg waarvan de regering van Indonesië verbood om Molukse KNIL-militairen op Ambon (of op Nederlands Nieuw-Guinea) te demobiliseren. De Indonesische KNIL-militairen hadden na de soevereiniteitsoverdracht de keuze om of over te gaan naar het Indonesische leger, de voormalige vijand, of gedemobiliseerd te worden en vervoerd te worden ‘op een plaats naar keuze’. Daarmee was voor deze groep een patsituatie ontstaan, die pas in januari 1951 opgelost werd door een uitspraak van het Hof in Den Haag, die de Nederlandse regering er feitelijk toe verplichtte de resterende Molukse militairen, die inmiddels de status van ‘tijdelijk militair van de KL’ hadden gekregen en zich met hun gezinnen in een vijftal door KL-militairen bewaakte kampen op Java bevonden, naar Nederland over te brengen.<sup>203</sup>

De druk om zoveel mogelijk militairen in zo’n korte tijd met hun gezinnen te transporteren leidde ook tot moeilijkheden. Het DCMV protesteerde dat van zijn organisatie te veel gevraagd werd: werkdagen van zestien uur waren heel normaal geworden, waarbij ook op zondagen doorgewerkt moest worden. In september 1950 werd zelfs van hen geëist dat zij in een halve maand bijna 12.000 personen moest zien te vervoeren, naast het feit dat binnen de archipel in een week tijd nog eens 10.000 mensen getransporteerd moesten worden. Ongeschikte schepen voor gezinsvervoer met kleine kinderen verergerden het probleem nog verder. Voor deze laatste groep had men vooral schepen met hutten nodig. De Amerikaanse *Generals* hadden bijvoorbeeld stalen dekken (die in de tropen zeer warm werden), nauwelijks zitgelegenheid en bijna uitsluitend ruimaccommodatie.<sup>204</sup> Ondanks deze bezwaren bleef de Nederlandse regering op het standpunt staan dat er in september weliswaar minder, maar toch ongeveer 13.000 personen verscheept moesten worden. Alleen drie bataljons van de laatst aangekomen H-brigade van de KL zouden achterblijven om de 12.500 Molukse militairen en hun gezinnen op Java te beschermen.<sup>205</sup> De Molukkers, samen met het grootste deel van de KL-militairen vertrokken tussen februari en eind mei 1951 naar Nederland. Daarvoor werden vooral buitenlandse schepen gebruikt. De laatste dienstplichtigen vertrokken op 7 april 1951 met de *New Australia*, waarna de *Kota Inten* en de *Johan van Oldenbarnevelt* op 25 mei 1951 als laatste schepen met in totaal 2500 mensen aan boord Indonesië verlieten. De laatste militairen van de KL vertrokken in juni per vliegtuig.<sup>206</sup> In totaal waren er ongeveer 143.000 personen, waarvan het grootste deel militairen, in de periode 1949-1951 naar Nederland vervoerd (zie bijlage 8).

<sup>201</sup> Ibidem, brief van de directeur Coördinatie Militair Vervoer aan de directeur Verkeerswezen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, 9 juni 1950.

<sup>202</sup> Ibidem, antwoord van minister Schokking (Oorlog) op vragen van Tweede Kamerlid Meijerink, 2 augustus 1950.

<sup>203</sup> H. Smeets en F. Steijlen, *In Nederland gebleven. De geschiedenis van Molukkers 1951-2006* (Amsterdam 2006) 50-70.

<sup>204</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, Brief van het DCMV aan het hoofd van de afdeling Scheepvaart van het Hoge Commissariaat van het Koninkrijk der Nederlanden (HCKN) in Indonesië, 28 augustus 1950.

<sup>205</sup> Ibidem, telegramwisseling tussen de staatssecretaris van Oorlog, W.H. Fockema Andrea met het HCKN, 8-12 september 1950.

<sup>206</sup> Smeets en Steijlen, *In Nederland gebleven*, 69 en NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 118 en 153, passagierslijsten van de reizen met de *Johan van Oldenbarnevelt* en *Kota Inten*, 25 mei – 21 juni 1951.

Na afloop van de laatste reizen in timecharter voor de regering werden de schepen weer daadwerkelijk terug geleverd aan hun eigenaren. De *Tabinta* en de *Kota Inten* werden weer tot vrachtschip omgebouwd, de *Volendam* werd voor de sloop verkocht en de *Sibajak* en de *Johan van Oldenbarnevelt* werden weer omgebouwd tot volwaardig passagiersschip. De drie regeringsschepen werden na een verbouwing ingezet als emigrantenschepen en kwamen onder het beheer van de KRL, SMN en de HAL.<sup>207</sup>

## Aan boord

Alle KL en KNIL-militairen (met hun eventuele gezinnen) werden via Batavia/Djakarta afgevoerd, omdat alleen daar de vereiste administratieve voorzieningen aanwezig waren in de vorm van het subsistentenbataljon van de KL. Ook de niet bij een eenheid ingedeelde militairen, die vaak een groot deel van de ingeschepte militairen uitmaakten, werden bij dit onderdeel geplaatst. Een knelpunt was de beperkte legeringsmogelijkheid, die ook kwalitatief onder de maat was. Dat maakte een versnelde concentratie van militairen lastig. Het feit dat veel militairen die bij de staf van dit bataljon ingedeeld waren ook naar Nederland vertrokken, maakte het werk niet makkelijker.<sup>208</sup> De haven van Tandjong Priok, de enige in de archipel die diep geladen schepen kon verwerken, had ook slechts een beperkte capaciteit. Soerabaja en Semarang waren na de oorlog nauwelijks hersteld. Personeel van de marine werd wel vanuit Soerabaja geëvacueerd, maar dat ging altijd om beperkte aantallen die zich als eersten inscheepten, waarna de schepen doorvoeren naar Tandjong Priok.<sup>209</sup>

Waar op de heenweg alle militairen na maart 1946 uitsluitend op Nederlandse schepen vervoerd waren, was dat op de terugreis naar Nederland wel anders: voor het grootste deel kwam men op buitenlandse schepen terecht met 'buitenlands' voedsel. Op de *Pasteur* kreeg men bij de Franse maaltijd wijn, wat voor velen een onbekende drank was.<sup>210</sup> De Amerikaanse *Generals* daarentegen voeren 'droog' en de Amerikaanse wijze van eten met veel vlees en eieren en weinig aardappelen en brood bekoorden velen niet: het vulde te weinig. Deze schepen waren sowieso weinig comfortabel. Zoet water was een voortdurend probleem, omdat de ontziltingsinstallaties maar een zeer beperkte capaciteit hadden, waardoor het gebruik van zoet water streng gerantsoeneerd werd. De COT aan boord van de *General A.W. Greely*, luitenant-kolonel W.P. Schotman, verklaarde over het gebrek aan wasgelegenheid; 'Zelfs in krijgsgeschiedenis heb ik mij niet viezer gevoeld dan op dit schip.'<sup>211</sup> Geregeld waren er klachten van COT's dat de militairen schilderwerkzaamheden moesten verrichten in opdracht van de Amerikaanse gezagvoerders. Dat scheen mede voort te komen uit het feit dat deze de (onjuiste) mening toegedaan waren dat de Amerikaanse belastingbetaler deze troepentransporten betaalde en dat de ingeschepte militairen als matrozen behandeld konden worden. De relaties van de Nederlanders met de Amerikaanse bemanningen aan boord van de *Generals* bleven vaak koel.

<sup>207</sup> NL-HaNA, VW / Dir.-Gen. Scheepvaart, 1945-1959, 2.16.87.02, inv.nr. 177, verslag van de vergadering van de Regeringsrederij, 14 maart 1950; ibidem, inv.nr. 1, verslagen over de werkzaamheden over de maanden november 1950 – maart 1951 van het DGS; Hoffenaar, 'Terugkeer', 110.

<sup>208</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6732, nota van de chef van de generale staf van het KNIL G.R.A. van Langen m.b.t. de 'reorganisatie' (opheffing) van het KNIL, 15 april 1950.

<sup>209</sup> NL-HaNA, Strijdkrachten Ned.-Indië, 2.13.132, inventarisnummer 4745, brief van chef van de generale staf generaal-majoor D.A. van Langen (KNIL), 7 januari 1950.

<sup>210</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverschepping, 2.13.103, inv.nr. 154, verslag van de reis met ss *Louis Pasteur* van de COT, 7-25 februari 1950 en Goossen, 'Troepentransporten', 608.

<sup>211</sup> Ibidem, inv.nr. 39, verslag van de COT over de reis met *General A.W. Greely*, 25 mei- 19 juni 1950.

Het avondeten kwam al om vier uur 's middags. Tot aan het ontbijt om 7 uur 's ochtends kreeg men niets meer. Verandering was niet mogelijk. Dat kostte *overtime*.<sup>212</sup>

Zwangere vrouwen en moeders met kleine baby's werden apart getransporteerd, waardoor enkele schepen met tientallen passagiers meer in Nederland arriveerden, dan waarmee men uit Indonesië vertrokken was. Deze schepen kregen als bijnaam 'ooievaarsschepen', vanwege het grote aantal geboorten onderweg: tijdens de reis met de *Atlantis* werden bijvoorbeeld 62 kinderen onderweg geboren.<sup>213</sup>

Naast de *Generals* waren ook veel andere schepen voor gezinsvervoer geheel onge-schikt, zoals bijvoorbeeld de *Nelly*, de *Fairsea* en de *Skaugum*. Deze schepen hadden alleen ruimaccommodatie en werden overbeladen waardoor er een tekort aan sanitaire voorzieningen ontstond. Bij de *Nelly* bestond een kwart van de 1602 passagiers uit kinderen. Zestig baby's moesten bij hun moeder in bed slapen en er waren aanvankelijk slechts drie gediplomeerde ziekenverzorgsters aan boord. Later werden er nog vijf ingevlogen. Daarnaast hadden volgens de COT veel KNIL-gezinnen onvoldoende besef voor hygiëne: kinderen deden hun behoefte in etenspannetjes en overal liet men afval rondslingeren. Twee personen, waaronder een baby aan kinderverlamming, kwamen tijdens deze overtocht te overlijden. Op een ander schip klaagde de COT 'dat het hier wel een kampong leek.'<sup>214</sup>

Een apart probleem was het transport van de vaccinatieweigeraars. In Indonesië kwam pokken gewoon nog voor en Egypte verbood de doorgang door het Suezkanaal aan iedereen die niet gevaccineerd was. Afvoer per marineschip bleek niet mogelijk. Uiteindelijk verkreeg men van Egypte toestemming om deze groep door de Kanaalzone te vervoeren als alle vaccinatieweigeraars minstens vier weken in quarantaine geweest zouden zijn. Men besloot daarom de gehele groep in een keer te vervoeren, ongeacht uit welk onderdeel de militairen afkomstig waren, na eerst twee weken op een gesloten afdeling in het ziekenhuis te zijn opgenomen. De andere twee weken zouden dan op zee worden doorgebracht op de *Zuiderkruis* op weg naar Nederland. Een extra arts zou de groep vergezellen.<sup>215</sup>

Veel COT's en andere leden van de vaste staven aan boord maakten melding van een lauwe stemming aan boord van de troepenschepen. Termen die gebruikt werden waren 'rustig', 'gedrukt', 'apathisch'. 'weinig bereidheid om mee te doen met wedstrijden.' Een enkele maal wordt de term 'ongedisciplineerd' gebruikt. Sowieso was de aandacht van de van de COT's vooral op discipline gericht, zoals de COT aan boord van het Britse troepenschip ss Ormonde, dat in januari 1951 met ruim 800 man naar Nederland voer: 'De militaire houding zou beter kunnen zijn. De oorzaak mag algemeen bekend worden verondersteld', zonder verder op deze 'oorzaak' in te gaan.<sup>216</sup> De veldprediker, majoor ds. J.J. van Zorge, aan boord van de *General C.C. Ballou*: 'Er was geen spoor van uitbundigheid of uitgelatenheid dat men nu naar huis gaat,' en 'Het zijn vooral twee dingen die de blijdschap "drukken". Het eerste en misschien wel het meest invloedrijkst is het "onbevredigend" gevoel waarmee men Indonesië achterlaat. Bij verreweg de meesten is de overtuiging: Onze zending is mislukt. Daarbij komt als tweede: Eigen

<sup>212</sup> NL-HaNA, Strijdkrachten Ned.-Indië, 2.13.132, inv.nr. 4745, brief van het hoofd van de DCMV aan het hoofd Afd. Scheepvaart van het HCKN in Indonesië, 22 mei 1950.

<sup>213</sup> NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 6, verslag van de COT over de reis met de *Atlantis*, 11 juni – 10 juli 1950.

<sup>214</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6163, rapporten betreffende het vervoer van KNIL-gezinnen naar Nederland, hygiëne aan boord van troepenschepen, juli-augustus 1950; NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 157, verslag van de COT over de reis met de *Nelly*, 3-27 juli 1950.

<sup>215</sup> NL-HaNA, Defensie / Verbaalarchief, 2.13.151, inv.nr. 6148-234B, correspondentie betreffende vaccinatieweigeraars tussen de ministeries van Oorlog, Marine en Overzeese gebiedsdelen, oktober 1949 en NL-HaNA, Strijdkrachten Ned.-Indië, 2.13.132, inv.nrs. 4745- 641/G en 4745-671/G, correspondentie tussen DCMV en de directeur Verkeerswezen, 1 en 10 maart 1950.

<sup>216</sup> Bijvoorbeeld: NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nr. 2 (*Amarapoora*), 16 (*Cheshire*), 113 (*Johan van Oldenbarnevelt*), 154 (*Louis Pasteur*), 158 (*Nelly*) en 177 (*Ormonde*).

onzekerheid omtrent het werk en het bestaan in het vaderland en meer of minder bewust, de vrees voor het niet meer kunnen wennen, of het niet meer begrepen worden door, of zelf het niet begrijpen van, degenen tot wien men terugkeert.<sup>217</sup> Soldaat Pieter Walraven (2 Mitr.Bat.) beschrijft treffend zijn gevoelens toen hij aan boord van de *General Stuart Heintzelman* stapte: ‘Van het historische ogenblik, waarop je met één voet op Indische bodem en met de andere op de loopplank staat, zullen de meesten zich wel niet veel meer herinneren. Noch het afscheid van Java, noch het feit, dat we hier aan het begin van de laatste etappe staan, vermag enig gevoel van weemoed of verlangen in ons op te wekken. De meeste belangstelling trekken waarschijnlijk wel onze Legercommandant, Generaal Buurman van Vreeden en de Hoge Vertegenwoordiger van het Koninkrijk Dr. Hirschfeld, welke in gezelschap van nog andere hoge officieren een kijkje aan boord komen nemen, doch ook zij kunnen ons niet uit de stemming van lauwe onverschilligheid halen. De enkele woorden, die de legercommandant door de scheepsomroep tot ons spreekt, worden zonder enige belangstelling aangehoord. Het vaststellen van het feit, dat we onze vaderlandse plicht hebben gedaan en de opwekking om het verloop der gebeurtenissen in Indonesië te zien op een ”hoger plan”, waardoor de gebrachte offers niet tevergeefs zijn geweest, hebben we inmiddels te vaak gehoord en gelezen, om hieraan nu nog de nodige aandacht aan te schenken laat staan daarin te geloven. We zijn noch weemoedig, noch blij gestemd, als om 6 uur de trossen losgegooid worden en we onder de tonen van het ”Wilhelmus” de haven uitglijden. We zijn alleen maar indolent.<sup>218</sup> Thé van de Locht, die als soldaat bij 5-RS diende, vroeg zich aan boord van de *Nelly* tijdens zijn terugreis in april 1950 af: ‘Waarvoor? Hier faalde de politiek. Niet de vriendschap en de kameraadschap. Die hadden daar niet onder geleden, die waren juist sterker geworden.<sup>219</sup> Behalve dat men zich door de politiek gefrustreerd voelde, sprak men aan boord ook over wat men meegemaakt had, zoals de latere journalist Henk Hofland over oorlogsmisdaden: ‘Op de reis terug hoorde je daar wel over. Hoeveel foto’s ik wel niet gezien heb van gruwelen, van verminkte mensen. Vreselijk. De jongens die de bush in werden gestuurd, voelden zich werkelijk totaal verneukt. Die hebben niets anders gezien dan sawa’s en mensen die op hen schoten. Sommigen hebben daar een flinke tik aan overgehouden.’<sup>220</sup>

De meeste militairen zouden gedemobiliseerd worden en men maakte zich zorgen of er voor hen wel een baan te vinden zou zijn. Het ging juist in 1950-1951 als gevolg van het uitbreken van de Koreaanse oorlog economisch wat minder. In Port Saïd kwamen demobilisatie-officieren aan boord, die over het vinden van werk en mogelijke scholing voorlichting kwamen geven. Vaak werd ook de films ‘Thuis’ (1948) vertoond, een in opdracht van de Leger Voorlichtingsdienst (LVD) vervaardigde Polygoon Profilti-documentaire, die een beeld gaf van wat er in Nederland sinds hun vertrek gebeurd was.<sup>221</sup> Tevens werd aan iedere militair het boekje ‘In een notedop’ uitgereikt, waarin de hele demobilisatieprocedure uitgelegd werd. Na de formaliteiten bij aankomst werd iedereen naar zijn thuis- of opvangadres gebracht, waarna, na een periode van verlof alle dienstplichtigen gedemobiliseerd werden.

Aan de kade in Amsterdam of Rotterdam was de familie van de terugkerende militairen trouwens niet welkom. Om de afvoer zo geolied mogelijk te laten verlopen, stonden bij de loods van de SMN of de KRL bussen klaar, die hen naar huis toe brachten. Een maand later volgde dan de demobilisatie.<sup>222</sup>

<sup>217</sup> Ibidem, inv.nr. 40, rapport van de veldprediker majoor ds. J.J. van Zorge aan boord van de *General C.C. Ballou*, 19 april 1950.

<sup>218</sup> < <http://www.boordgeld.nl/index.php/ss-general-stuart-heintzelman>> geraadpleegd op 15 februari 2017.

<sup>219</sup> T. van de Locht, *De Kist. Het levensverhaal van Thé van de Locht* (Groesbeek 2008) 119.

<sup>220</sup> Kors, *'t Is de plicht*, 94.

<sup>221</sup> < <http://www.beeldengeluidwiki.nl/index.php/Thuis>> geraadpleegd op 17 november 2016.

<sup>222</sup> H. Meijer, ‘Terug in Nederland’ in: M. Elands (red.), *Oost west, thuis best? De opvang van uit Nederlands-Indië teruggekeerde militairen. 1948-1951* (Doorn 2004) 9-53, aldaar 17.

## Conclusie

Slechts zelden hebben regeringen of militaire organisaties de vrije beschikking over voldoende transportschepen (of vliegtuigen) als strategische reserve om grote militaire eenheden naar behoefte over grote afstanden te transporteren, terwijl juist de beschikbaarheid van deze middelen hiervoor een absolute voorwaarde is. Om Martin van Creveld te citeren: ‘Logistics make up as much as nine tenth of the business of war.’<sup>223</sup> Alleen de VS waren tijdens de Tweede Wereldoorlog in staat, dankzij hun enorme industriële capaciteit om grote aantallen troepentransportschepen te produceren. Veel gebruikelijker was het om geschikte transportschepen van particuliere eigenaren te betrekken. Dat betekende dat deze laatste steeds een afweging moesten maken of opbrengsten voldoende waren om de eventuele risico’s af te dekken.

Dat was tijdens de Coalitieoorlogen tegen Frankrijk (1793-1815) zeker het geval. De risico’s waren klein en de opbrengsten gegarandeerd: Groot-Brittannië beheerste de zeeën en van Frankrijk en zijn bondgenoten was weinig gevaar te duchten. Verhuur aan de *Transportation Board* was juist een voordelige zaak omdat de schepen ook tegen oorlogsschade en kaping verzekerd waren.

In vreedetijd, zoals bij het transport van militairen voor het Oost-Indische leger, speelde oorlogsgevaar geen enkele rol. Rederijen waren maar al te graag bereid de militairen te transporteren, doordat op uitreizen er plaats genoeg aan boord was. Het ging daarbij steeds om kleine aantallen.

Door de steeds sterker toenemende risico’s voor handelsschepen tijdens de Eerste Wereldoorlog, met name door het onderzeebootgevaar, besloot de Britse regering om al haar handelsschepen onder het gezag te brengen van het nieuw opgerichte *Ministry of Shipping*. Dit beleid werd in de Tweede Wereldoorlog voortgezet: de reders verloren daarmee de zeggenschap over hun eigen schepen. Ook de Nederlandse regering sloot, na de aanval van Duitsland op ons land in 1940, bij dit beleid aan. In 1942 werden alle Nederlandse schepen zelfs gevorderd, mede om de kosten en opbrengsten te beheersen. De schepen werden ter beschikking gesteld aan het *Ministry of War Transport* en de Amerikaanse *War Shipping Administration*.

Bij de capitulatie van Japan in augustus bevond de Nederlandse regering zich in een onmogelijke situatie om het Nederlandse gezag over Indonesië te herstellen. Het leger moest nog opgebouwd worden en was slecht uitgerust. Voor het transport van de troepen was men afhankelijk van de Amerikanen en met name de Britten. Met het uitroepen van de onafhankelijkheid door de Indonesiërs had niemand rekening gehouden. Van de ‘(living) tools of empire’, profylactica tegen tropische ziekten, moderne wapens (repeteer- en machinegeweren), stoomschepen (waaronder kanonneerboten), railtransport en een leger, ontbraken er augustus 1945 twee, namelijk een leger van voldoende omvang en transportmogelijkheden om dat leger overzee te transporteren.<sup>224</sup>

Van de achttien voor troepentransport zo belangrijke passagiersschepen die voor de oorlog in het bezit van Nederlandse rederijen waren, waren er zes tijdens de Tweede Wereldoorlog verloren gegaan. Over de operationele inzet van deze schepen had de Nederlandse regering niets meer te vertellen. Daarover besliste de *Combined Chiefs of Staff*. Pas een half jaar na afloop van de vijandelijkheden zouden de schepen aan hun eigenaars teruggeven worden.

De positie van de Nederlandse regering verslechterde nog verder doordat de Amerikaanse regering op geen enkele wijze betrokken wenste te raken bij een oorlog die tegen de sterk anti-kolonialistische publieke opinie inging. De opleiding in de VS van de Mariniersbrigade werd stopgezet en de daar aanwezige militairen moesten zo snel mogelijk en met zo min

<sup>223</sup> Creveld, *Supplying War*, 231.

<sup>224</sup> D.R. Headrick, *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century* (New York 1981) 204-210; <sup>224</sup> Bossenbroek, ‘The Living Tools of Empire’, 46-48.

mogelijk ophef het land verlaten, hetgeen in november en december 1945 geschiedde. De Britten bleken toeschietelijker: tot aan maart 1946 werden alle beschikbare (gezags-)bataljons op Britse en (onder Brits bevel staande) Nederlandse schepen naar Azië overgebracht.

Door de teruggave van de troepentransportschepen door de Britten en Amerikanen ontstond echter juist in maart 1946 een *'window of opportunity'* voor de Nederlandse regering om een groot aantal van deze schepen voor eigen doeleinden in te zetten: het transport van militairen naar Indonesië en de repatriëring van de overlevenden van de Japanse interneringskampen naar Nederland. Men kreeg als het ware de beschikking over een strategische reserve aan troepentransportschepen. Voortgezette bezitsvordering was echter niet aan de orde: behoudens dat het tegen de tijdens de oorlog gemaakte afspraken in ging, waren de reders niet geneigd hieraan verder mee te werken. Zij zouden immers hun inkomstenbron verliezen. Het was om deze reden dat de minister van Scheepvaart in februari 1946 liet weten dat de scheepvaartmaatschappijen verplicht werden, na het aflopen van de bezitsvordering, om hun schepen aan het ministerie te verhuren. Vooral de Mails en de KPM die de verbindingen met en in Azië onderhielden hadden door de slechte economische situatie ter plaatse weinig alternatieven. Bovendien waren de scheepvaartmaatschappijen voor een groot deel afhankelijk van de overheid om de tijdens de oorlog verloren gegane schepen te vervangen. Door de gekozen oplossing – verhuur aan de staat – liepen de belangen van reders (het economisch inzetten van hun schepen) in maart 1946 parallel aan de belangen van de Nederlandse regering (het vervoer van militairen en repatrianten naar en vanuit Indonesië). Alleen de HAL kreeg haar belangrijkste schepen snel terug, omdat hun schepen de - vanwege de deviezeninkomsten - belangrijke routes op Noord-Amerika onderhielden.

Ook de overheid had er, vanwege het economisch herstel, belang bij dat alle scheepvaartondernemingen zo snel mogelijk hun oude werkzaamheden konden hervatten. Zodra dit mogelijk was werden de schepen uit de timecharter 'ontslagen' en teruggegeven aan hun eigenaars, de modernste schepen het eerst. Daarin speelde de *Ships Sales Act*, die maart 1946 door het Amerikaanse congres aangenomen werd, een belangrijke rol in. Een drietal *Victroopers* kon worden overgenomen en werd in 1947 en 1948 in gebruik genomen. Naast een enorme kostenbesparing – een belangrijk gegeven voor de overheid voor wie de kosten van de koloniale oorlog zwaar wogen – kon de regering nu met eigen schepen op deze wijze door een regelmatige verbinding met Indonesië in stand gehouden worden, ook op momenten dat er minder passagiersaanbod was. Daardoor kreeg men de beschikking over een eigen – weliswaar bescheiden – strategische reserve.

De totale beschikbare vervoerscapaciteit was door de teruggave van de schepen aan de scheepvaartmaatschappijen wel aanzienlijk afgenomen. Dat werd een probleem toen na de soevereiniteitsoverdracht alle Nederlandse militairen binnen een half jaar naar Nederland overgebracht moesten worden. Gelukkig was deze capaciteit wel op de vrije markt voorhanden door de op gang gekomen emigratiestroom naar Australië. Die beschikbaarheid vormde voor het Directoraat-Generaal van Scheepvaart een tweede *window of opportunity*, doordat deze schepen voor een gunstige prijs gehuurd konden worden als ze vrijwel leeg terugvoeren naar Europa. Van groot belang was ook dat de *International Refugee Organization*, die door de Amerikanen gedomineerd werd, schepen wilde verhuren, hetgeen in lijn lag met hun antikoloniale politiek. Het grootste deel van de Koninklijke Landmacht werd met deze Amerikaanse *Generals* naar Nederland overgebracht. Toch duurde het veel langer dan gedacht voordat iedereen die daarvoor in aanmerking kwam, naar Nederland overgebracht was. De *Generals* waren voor gezinsvervoer van de oud-KNIL-militairen ongeschikt. Deze moesten met andere schepen vervoerd worden. Vooral de 'Ambonezenkwestie' zorgde voor vertraging. Daardoor konden de laatste Nederlandse militairen, die voor bewaking van de Molukkers achtergebleven waren, pas eind mei 1951 terugkeren.

Veel schepen, vooral tijdens het ‘divisievervoer’, waren overvol. Met regelmaat werd op een schip het dubbele van de normale passagierscapaciteit vervoerd, zo dusdanig dat meerdere malen schepen in konvooi moesten varen, zodat in geval van nood van elkaars reddingsmiddelen gebruik gemaakt kon worden. Dit alles om transportkosten zo laag mogelijk te houden. Dat het vervoer ‘op een koopje’ moest plaats vinden, was ook te merken aan de verstrekte consumptiegoederen, zoals sigaretten, zeep en dergelijke, die vaak oud en (in het geval van de sigaretten) bedorven waren.

De voorlichting aan boord over de taak die men in Indonesië te vervullen had was gebrekkig en eenzijdig (herstel van ‘rust’ en ‘orde’), waarbij nauwelijks aandacht besteed werd aan de achtergronden van het Indonesische onafhankelijkheidsstreven.

Op de terugweg was de stemming vaak mat, een gevolg van het besef dat alle inspanningen ‘voor niets’ waren geweest. Bovendien maakten veel militairen zich zorgen over hun toekomst. Zouden ze werk kunnen vinden in de burgermaatschappij?

De COT was de centrale figuur aan boord, die als spil functioneerde tussen de civiele bemanning en de ingeschepte troepen. Van deze persoon werd de nodige tact verwacht. In de meeste gevallen ging dat ook goed en was de onderlinge verhouding hartelijk. Het conflict aan boord van de *Ruys* tussen de COT majoor J.M.H. Kotting en de gezagvoerder K.U. Noorderbosch, dat resulteerde in het ‘ontslag’ van de eerste, was een uitzondering. Problematischer was vaak de houding van de ingeschepte officieren. Zij beschouwden, zeker in de eerste jaren, de reis als een vakantiereisje en keken dan weinig naar de troepen om. Dat kon dan tot gevolg hebben dat deze zich ook minder disciplinair gingen gedragen. Daar viel door het gebrek aan sanctiemogelijkheden vaak weinig aan te doen.

Samenvattend kun je dus stellen dat juist door de beschikbaarheid van troepentransportschepen aan het begin van 1946, nadat met hulp van de Britten de gezagsbataljons naar Malakka overgebracht waren, het voor de Nederlandse regering mogelijk werd een expeditieleger naar Indonesië te vervoeren en dat door de bereidheid van de Amerikaanse regering om overtollig geworden troepentransportschepen te verkopen, de gelegenheid ontstond om enerzijds schepen werkelijk terug te geven aan de scheepvaartmaatschappijen en anderzijds op de kosten van de transporten sterk te besparen. Waren deze schepen 1946-1947 niet beschikbaar geweest, dan zou het voor de Nederlandse regering vrijwel onmogelijk geweest zijn om maar een poging te doen Indonesië opnieuw te veroveren. Mevrouw Tremini, en met haar vele anderen, zou dan waarschijnlijk het haar aangedane leed bespaard zijn gebleven.

## Bijlage 1: Toegezegde troepentransporten per 25 september 1945 door het MOWT:

Schip	Vertrekdatum	Vertrekplaats	Aantal passagiers
ss <i>Curaçao</i>	28 juli 1945	Groot-Brittannië	70
ms <i>Oranjefontein</i>	11 september 1945	Groot-Brittannië	200
ms <i>Tarakan</i>	Nog niet bekend	Groot-Brittannië	100
ss <i>Stirling Castle</i>	4 oktober 1945	Groot-Brittannië	1574
ms <i>Bonaire</i>	5 oktober 1945	Groot-Brittannië	26
ss <i>Kota Gedeh</i>	7 oktober 1945	Groot-Brittannië	117
ms <i>Sumatra</i>	9 oktober 1945	Groot-Brittannië	46
ss <i>Alcantara</i>	11 oktober 1945	Groot-Brittannië	3430
ms <i>Sibajak</i>	15 oktober 1945	Nederland	2370

Bron: NL-HaNA, Koloniën / Banner, 2.10.36.14, inv.nr. 20, memo van de wnd. secr.gen. P. Dijkstra aan de minister van Scheepvaart De Booy, 25 september 1945.

## Bijlage 2: Transport van de Mariniersbrigade vanuit de VS:

Schip	Vertrekdatum	Aantal passagiers	Ton materiaal
ms <i>Noordam</i>	17 november 1945	2044	750
ss <i>Fort Nassau*</i>	18 november 1945	11	3820
ms <i>Van Ruysdael</i>	2 december 1945	32	4392
ms <i>Bloemfontein</i>	11 december 1945	2011	954
ss <i>Aldabi</i>	20 december 1945	11	3547
ss <i>Terborg</i>	20 januari 1946	-	2033

\*De *Fort Nassau* was een Amerikaans schip met een Nederlandse bemanning, dat onder Nederlandse vlag voor Amerikaanse rekening voer.

Bron: D.C.L. Schoonoord, *De Mariniersbrigade 1943-1949. Wording en inzet in Indonesië* ('s Gravenhage 1988) 70.

## Bijlage 3: Beschikbare troepentransportschepen (begin maart 1946)

Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN)	Rotterdamse Lloyd (RL)	Holland Amerika Lijn (HAL)
ms <i>Oranje</i>	ms <i>Sibajak</i>	ss <i>Nieuw Amsterdam</i>
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	ms <i>Indrapoera</i>	ss <i>Volendam</i>
ss <i>Johan de Witt</i>	ms <i>Kota Agoeng*</i>	ms <i>Sloterdijk*</i>
ms <i>Tabinta*</i>	ms <i>Kota Baroe*</i>	ms <i>Sommelsdijk*</i>
	ms <i>Kota Inten*</i>	
	ms <i>Japara*</i>	
Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij (VNS)	Java China Japan Lijn (JCJL)	Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM)
ms <i>Bloemfontein**</i>	ms <i>Tjisadane</i>	ms <i>Boissevain</i>
		ms <i>Ruys</i>
		ms <i>Tegelberg</i>
		ms <i>Nieuw Holland</i>

\*Voor troepentransport geschikt gemaakt vrachtschip; \*\*De *Bloemfontein* was oorspronkelijk een vrachtschip met een beperkte passagiersaccommodatie, maar was tijdens de oorlog omgebouwd voor troepentransport.

Bron: NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, verslag van de bespreking tussen SMN, KRL, HAL, VNS en JCJL/KPM, 6 maart 1946.



Bijlage 4: Overzicht van het transport van de Eerste '7 December' Divisie 9 (september – november 1946)

Schip	Indeling militair- ren	Aankomst Nederland	Vertrek- datum	Aan- komst- datum	Passagiers terugreis
s <i>Klipfontein</i>	1450	7-08-46	3-09-46	29-09-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ms <i>Boissevain</i>	2650	7-08-46	24-09-46	19-10-46	In Indonesië opgeleverd aan de KPM.
ms <i>Kota Agoeng</i>	1500	20-08-46	26-09-46	25-10-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ms <i>Ruys</i>	2650	14-08-46	28-09-46	23-10-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ms <i>Sloterdijk</i>	1550	1-08-46	1-10-46	25-10-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ms <i>Tegelberg</i>	2650	begin sept.	3-10-46	28-10-46	In Indonesië opgeleverd aan de KPM.
ms <i>Bloemfontein</i>	2000	25-08-46	8-10-46	5-11-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ss <i>Volendam</i>	2500	eind sept.	11-10-46	9-11-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ms <i>Kota Baroe</i>	1700	begin okt. 3e wk.	15-10-46	13-11-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ms <i>Indrapoera</i>	1550	sept. 3e wk.	18-10-46	15-11-46	Evacués naar Nederland (november).
ss <i>Johan de Witt</i>	1750	sept.	22-10-46	20-11-46	Britse troepen vanuit Singapore.
ss <i>Nieuw Holland</i>	1800	eind sept.	29-10-46	27-11-46	Evacués naar Nederland (december).
Totaal	23750				

Bron: Stadsarchief Rotterdam, 318-01 HAL directie, inv.nr.117, overzicht transport Eerste Divisie en brief van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart aan de Holland-Amerika Lijn, 9 augustus 1946.

Bijlage 5: Inzet van troepentransportschepen tussen juli 1948 en begin december 1949 (inclusief retourreizen)

Schip	Eigenaar	Aantal reizen
ss <i>Groote Beer</i>	Nederlandse regering	14
ms <i>Johan van Oldenbarneveldt</i>	SMN	6
ms <i>Kota Inten</i>	KRL	4
ms <i>Sibajak</i>	KRL	6
ms <i>Tabinta</i>	SMN	3
ss <i>Volendam</i>	HAL	4
ss <i>Waterman</i>	Nederlandse regering	13
ss <i>Zuiderkruis</i>	Nederlandse regering	12

Bronnen: NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheping, 2.13.103, inv.nrs. 66-79, *ss Groote Beer*; ibidem, inv.nrs. 109-114, *ms Johan van Oldenbarneveldt*; ibidem, inv.nrs. 139-145, *ms Kota Inten*; ibidem, inv.nrs. 185-191, *ms Sibajak*; ibidem, inv.nrs. 211-214, *ms Tabinta*; ibidem, inv.nrs. 232-236, *ss Volendam*; ibidem, inv.nrs. 241-254, *ss Waterman* en ibidem, inv.nrs. 275-286, *ss Zuiderkruis*.

Bijlage 6: 'Teruglevering' van gecharterde schepen tot aan de soevereiniteitsoverdracht (27 december 1949):

Schip	Maatschappij	Datum teruglevering
ms <i>Ruys</i>	KPM	november 1946
ms <i>Bloemfontein</i>	VNS	januari 1947
ms <i>Tegelberg</i>	KPM	februari 1947
ss <i>Nieuw Holland</i>	Koninklijke Japan China Paket- vaart Maatschappij (KJCPL)	maart 1947
ms <i>Boissevain</i>	KPM	april 1947
ms <i>Sloterdijk</i>	HAL	april 1948
ss <i>Johan de Witt</i>	SMN	juli 1948
ms <i>Kota Baroe</i>	KRL	juli 1948
ms <i>Indrapoera</i>	KRL	juli 1948

Bronnen: Stadsarchief Rotterdam, KRL, 454-05, inv.nr. 391, interne memo van RL m.b.t. teruglevering *Weltevreden*, *Kota Baroe*, *Sibajak* en *Kota Agoeng*, 23 augustus 1946; idem, interne memo m.b.t. teruglevering *Sibajak* en *Indra poera*, 30 januari 1947; NL-HaNA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 878, interne memo betreffende o.a. teruglevering *Tegelberg* en *Bloemfontein*, 19 januari 1947; NL-HaNA, KPM / KJCPL, 2.20.35, inv.nr. 607, brief van de directie in Indonesië van de KJCPL aan de directie in Amsterdam, 25 februari 1947; NL-HaNA, Defensie / Troepenver-  
schepingen, 2.13.103, inv.nr. 9, *Bloemfontein*; ibidem, inv.nr. 11, *Boissevain*; ibidem, inv.nr. 96, *Indrapoera*; ibi-  
dem, inv.nr. 100, *Johan de Witt*; ibidem, inv.nr. 127, *Kota Baroe*; ibidem, 170, *Nieuw Holland*; ibidem, inv.nr. 206, *Sloterdijk* en ibidem, inv.nr. 221, *Tegelberg*.

Bijlage 7: Troepentransporten naar Indonesië 1945-1950

**1945**

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine <sup>225</sup>	Totaal
ms <i>Stirling Castle</i>	4-10-1945	1105			1105
ss <i>Alcantara</i>	12-10-1945	3207			3207
ss <i>Nieuw Amsterdam</i>	28-10-1945	3090			3090
ms <i>Noordam</i>	17-11-1945			2044	2044
ms <i>Fort Nassau</i>	18-11-1945			11	11
ss <i>Ruysdael</i>	18-11-1945			32	32
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	25-11-1945	2437			2437
ms <i>Bloemfontein</i>	11-12-1945			2011	2011
ss <i>Aldabi</i>	20-12-1945			11	11
ss <i>Alcantara</i>	31-12-1945	2296			2296
<b>Totaal 1945</b>		<b>12135</b>	<b>0</b>	<b>4109</b>	<b>16244</b>

**1946**

Schip	Datum vertrek	KL	KNIL	Marine	Totaal
ss <i>Nieuw Amsterdam</i>	25-1-1946	2211			2211
ms <i>Boissevain</i>	24-3-1946	761			761
ms <i>Tegelberg</i>	15-4-1946	731			731
ms <i>Sibajak</i>	30-4-1946	1092			1092
ms <i>Sommelsdijk</i>	24-5-1946	878			878
ms <i>Kota Agoeng</i>	27-5-1946	681			681
ms <i>Ruis</i>	28-5-1946	1450		32	1482
ms <i>Sloterdijk</i>	4-6-1946	109			109
ss <i>Volendam</i>	18-6-1946	642			642

<sup>225</sup> KM en mariniers zijn samengevoegd.

Schip	Datum vertrek	KL	KNIL	Marine	Totaal
ms <i>Johan van. Oldenbarnevelt</i>	29-6-1946	306			306
ss <i>Johan de Witt</i>	15-7-1946	66			66
ms <i>Kota Baroe</i>	23-7-1946	312			312
ms <i>Klipfontein</i>	3-9-1946	1386			1386
ms <i>Boissevain</i>	24-9-1946	2014	3		2017
ms <i>Kota Agoeng</i>	26-9-1946	1329	2		1331
ms <i>Ruis</i>	27-9-1946	2218	5		2223
ms <i>Sloterdijk</i>	1-10-1946	1302	2		1304
ms <i>Tegelberg</i>	3-10-1946	2418	2		2420
ms <i>Johan van. Oldenbarnevelt</i>	5-10-1946	572	69	179	820
ms <i>Bloemfontein</i>	8-10-1946	1792	8		1800
ms <i>Kota Baroe</i>	15-10-1946	1416	2		1418
ss <i>Volendam</i>	16-10-1946	2251	5		2256
ms <i>Indrapoera</i>	18-10-1946	1434	4		1438
ss <i>Johan de Witt</i>	22-10-1946	1668	3		1671
ss <i>Nieuw Holland</i>	29-10-1946	1738	5		1743
ms <i>Kota Inten</i>	19-11-1946	670			670
ms <i>Sibajak</i>	29-11-1946	1281	145		1426
ms <i>Sloterdijk</i>	28-12-1946	831	49	263	1143
<b>Totaal 1946</b>		<b>33559</b>	<b>304</b>	<b>474</b>	<b>34337</b>

## 1947

Schip	Datum vertrek	KL	KNIL	Marine	Totaal
ms <i>Kota Inten</i>	4-1-1947				n.b.
ms <i>Tegelberg</i>	7-1-1947	590			590
ms <i>Johan van Oldenbarneveltdt</i>	5-2-1947	1859			1859
ms <i>Kota Baroe</i>	14-2-1947	1330			1330
ms <i>Kota Inten</i>	20-2-1947	552			552
ms <i>Sloterdijk</i>	28-3-1947	864		607	1471
ss <i>Nieuw Holland</i>	11-4-1947	759			759
ms <i>Indrapoera</i>	2-5-1947	1152			1152
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	8-5-1947	2530			2530
ss <i>Volendam</i>	14-5-1947	2111			2111
ms <i>Kota Baroe</i>	23-5-1947	1418			1418
ms <i>Kota Inten</i>	28-5-1947	1102			1102
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	16-6-1947	2			2
ms <i>Sloterdijk</i>	20-6-1947	1359			1359
ss <i>Nieuw Holland</i>	9-7-1947	1657			1657
ss <i>Zuiderkruis</i>	11-7-1947	1382			1382
ss <i>Volendam</i>	30-7-1947	1409			1409
ms <i>Kota Inten</i>	28-8-1947	714	120	567	1401
ms <i>Sloterdijk</i>	10-9-1947	383	36	912	1331
ms <i>Indrapoera</i>	18-9-1947	18			18
ss <i>Volendam</i>	5-11-1947	303	68	534	905
ss <i>Groote Beer</i>	13-11-1947				n.b.
ms <i>Kota Baroe</i>	19-11-1947	1555			1555
ms <i>Kota Inten</i>	26-11-1947				n.b.
ss <i>Zuiderkruis</i>	17-12-1947	1075			1075
<b>Totaal 1947</b>		<b>24124</b>	<b>224</b>	<b>2620</b>	<b>26968</b>

**1948**

<b>Schip</b>	<b>Datum ver- trek</b>	<b>KL</b>	<b>KNIL</b>	<b>Marine</b>	<b>Totaal</b>
ms <i>Tabinta</i>	17-1-1948	923			923
ss <i>Waterman</i>	23-1-1948	1031		254	1285
ss <i>Groote Beer</i>	28-1-1948	1036			1036
ss <i>Nieuw Holland</i>	31-1-1948	1237	67	379	1683
ms <i>Sloterdijk</i>	19-2-1948	1002		115	1117
ss <i>Zuiderkruis</i>	27-2-1948	1259	1	190	1450
ss <i>Volendam</i>	28-2-1948	2124			2124
ms <i>Kota Baroe</i>	31-3-1948	1118		21	1139
ss <i>Groote Beer</i>	2-4-1948	312	125	395	832
ms <i>Willem Ruys</i>	8-4-1948	19			19
ss <i>Waterman</i>	16-4-1948	609	53	81	743
ss <i>Zuiderkruis</i>	14-5-1948	420	165	225	810
ss <i>Groote Beer</i>	18-6-1948	86	142	289	517
ss <i>Waterman</i>	2-7-1948	99	153	164	416
ss <i>Zuiderkruis</i>	30-7-1948	1328	25	92	1445
ms <i>Sibajak</i>	4-8-1948	1321	72	259	1652
ss <i>Oranje</i>	26-8-1948	6			6
ms <i>Groote Beer</i>	27-8-1948	973	119	280	1372
ss <i>Waterman</i>	17-9-1948	757	100	515	1372
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	24-9-1948	2336	93		2429
ss <i>Zuiderkruis</i>	8-10-1948	977	142	214	1333
ms <i>Willem Ruys</i>	9-10-1948	7			7
ss <i>Groote Beer</i>	12-11-1948	503	121	64	688
ss <i>Waterman</i>	3-12-1948	194	152	254	600
ms <i>Sloterdijk</i>	4-12-1948	1426		51	1477
ms <i>Willem Ruys</i>	5-12-1948	7			7
<b>Totaal 1948</b>		<b>21110</b>	<b>1530</b>	<b>3842</b>	<b>26482</b>

**1949**

<b>Schip</b>	<b>Datum ver- trek</b>	<b>KL</b>	<b>KNIL</b>	<b>Marine</b>	<b>Totaal</b>
ss <i>Zuiderkruis</i>	14-1-1949	234	212	290	736
ss <i>Groote Beer</i>	2-2-1949	1306	72		1378
ms <i>Willem Ruys</i>	8-2-1949	5			5
ms <i>Kota Inten</i>	11-2-1949	1017	1	221	1239
ss <i>Waterman</i>	16-2-1949	1099	236		1335
ss <i>Zuiderkruis</i>	23-3-1949	812	90		902
ss <i>Volendam</i>	25-3-1949	1237	38	303	1578
ss <i>Groote Beer</i>	13-4-1949	1022	50	52	1124
ss <i>Waterman</i>	27-4-1949	965	16	186	1167
ms <i>Willem Ruys</i>	30-4-1949	6			6
ss <i>Zuiderkruis</i>	3-6-1949	159	92	206	457
ss <i>Groote Beer</i>	22-6-1949	235	64	9	308
ms <i>Willem Ruys</i>	28-6-1949	7			7
ss <i>Waterman</i>	13-7-1949	539	18	149	706
ms <i>Sibajak</i>	23-7-1949	1			1
ms <i>Kota Inten</i>	3-8-1949	1420	68		1488
ss <i>Zuiderkruis</i>	17-8-1949	1286	69	152	1507
ss <i>Groote Beer</i>	2-9-1949	1283	19	65	1367
ss <i>Waterman</i>	16-9-1949	1586	17		1603
ss <i>Volendam</i>	28-9-1949	1782	52	18	1852
ms <i>Tabinta</i>	30-9-1949	671		260	931

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Totaal
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	1-10-1949	10			10
ss <i>Zuiderkruis</i>	28-10-1949	767	111	365	1243
ms <i>Kota Inten</i>	29-10-1949	26			26
ss <i>Groote Beer</i>	16-11-1949	58	58	74	190
ss <i>Waterman</i>	30-11-1949	38	67	160	265
ms <i>Tabinta</i>	22-12-1949	1			1
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	23-12-1949	4			4
<b>Totaal 1949</b>		<b>17576</b>	<b>1350</b>	<b>2510</b>	<b>21436</b>

**1950**

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Totaal
ss <i>Waterman</i>	3-2-1950	24		112	136
ss <i>Waterman</i>	12-4-1950	227	2		229
ss <i>Groote Beer</i>	25-4-1950		1	73	74
ss <i>Zuiderkruis</i>	26-5-1950	6		72	78
ms <i>Kota Inten</i>	19-7-1950			20	20
ms <i>Kota Inten</i>	15-12-1950			55	55
<b>Totaal 1950</b>		<b>257</b>	<b>3</b>	<b>332</b>	<b>592</b>

**Totaal 1945-1950**

**108761 3411 13887 126059**

Bronnen: NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nrs. 292, 293; Schoonoord, *Mariniërsbrigade*, 80.

Bijlage 8: Troepentransporten naar Nederland (1949-1951)<sup>226</sup>**1949**

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Burgers	Totaal
ss <i>Waterman</i>	4-1-1949	126	10	160		296
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	11-2-1949	208	17	208	118	551
ms <i>Sibajak</i>	2-3-1949	20	35	20		75
ss <i>Groote Beer</i>	4-3-1949	435	12	118	13	578
ss <i>Waterman</i>	17-3-1949	80	1	3		84
ms <i>Kota Inten</i>	21-3-1949	259	9	75	6	349
ss <i>Volendam</i>	3-5-1949	449	9	141	74	673
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	14-5-1949	504	292	181	23	1000
ss <i>Groote Beer</i>	16-5-1949	677	55	470	13	1215
ss <i>Waterman</i>	27-5-1949	1264	39	139		1442
ms <i>Sibajak</i>	4-6-1949	60	117	133		310
ms <i>Kota Inten</i>	17-7-1949	1179	10	397	3	1589
ss <i>Zuiderkruis</i>	2-7-1949	986	25	515		1526
ss <i>Groote Beer</i>	31-7-1949	1080	15	119	15	1229
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	11-8-1949	1359	375	444	31	2209
ss <i>Waterman</i>	11-8-1949	903	17	494		1414
ms <i>Sibajak</i>	3-9-1949	531	388	42		961
ms <i>Kota Inten</i>	3-9-1949	1324	50	60		1434
ss <i>Zuiderkruis</i>	17-9-1949	622	9	918		1549
ss <i>Groote Beer</i>	1-10-1949	868	4	116	19	1007
ss <i>Waterman</i>	13-10-1949	1531			7	1538

<sup>226</sup> De aantallen militairen zijn inclusief de eventuele gezinsleden.

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Burgers	Totaal
ss <i>Empire Brent</i>	14-10-1949	747	88	111	5	951
ss <i>Volendam</i>	30-10-1949	2017	8			2025
ms <i>Tabinta</i>	4-11-1949	1029				1029
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	12-11-1949	2048	20	346		2414
ss <i>Zuiderkruis</i>	25-11-1949	1201		307		1508
ms <i>Kota Inten</i>	26-11-1949	1503		2	7	1512
ms <i>Sibajak</i>	3-12-1949	1538	45	129		1712
ss <i>Groote Beer</i>	17-12-1949	930	6	28	20	984
ss <i>Asturias</i>	20-12-1949	1233	196	81	12	1522
ss <i>Waterman</i>	24-12-1949	1233	196	81	12	1522
ss <i>Cameronia</i>	29-12-1949	399	573	110		1082
<b>Totaal 1949</b>		<b>28343</b>	<b>2621</b>	<b>5948</b>	<b>378</b>	<b>37290</b>

## 1950

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Burgers	Totaal
ms <i>Cheshire</i>	21-1-1950	630				630
ms <i>Tabinta</i>	23-1-1950	1046				1046
ss <i>Zuiderkruis</i>	28-1-1950	1570		2		1572
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	27-1-1950	1315	4	1094	8	2421
ss <i>Empire Brent</i>	26-1-1950	518	249	146		913
ss <i>Atlantis</i>	6-2-1950	890		3		893
ss <i>Louis Pasteur</i>	7-2-1950	3703		190		3893
ss <i>Volendam</i>	12-2-1950	1992		9		2001
ms <i>Sibajak</i>	16-2-1950	108				108
ms <i>Kota Inten</i>	16-2-1950	1602				1602
ss <i>Waterman</i>	2-3-1950	1627	2		4	1633
ms <i>Georgic</i>	4-3-1950	1947	31	20	2	2000
ms <i>Fairsea</i>	10-3-1950	1894				1894
ms <i>Goya</i>	13-3-1950	884				884
ss <i>Castelbianco</i>	17-3-1950	870				870
ss <i>General St. Heinzelman</i>	20-3-1950	1282				1282
ss <i>Groote Beer</i>	21-3-1950	685	21	276	24	1006
ss <i>General C.H. Muir</i>	1-4-1950	1488	9			1497
ms <i>Nelly</i>	7-4-1950	1572				1572
ms <i>Dundalk Bay</i>	7-4-1950	1009				1009
ss <i>General C.C. Ballou</i>	8-4-1950	1392			61	1453
ss <i>General R.L. Howze</i>	9-4-1950	1466			56	1522
ms <i>Skaugum</i>	11-4-1950	1642			152	1794
ss <i>Zuiderkruis</i>	18-4-1950	1527		3		1530
ms <i>Tabinta</i>	19-4-1950	885	1	147		1033
ms <i>Johan van Oldenbarnevelt</i>	19-4-1950	431	88	159	331	1009
ss <i>General W.M. Black</i>	25-4-1950	1277	19	1	1	1298
ss <i>General S.D. Sturgis</i>	4-5-1950	1248	29	4	8	1289
ss <i>General M.B. Stewart</i>	4-5-1950	1279	2			1281
ss <i>General M.L. Hersey</i>	9-5-1950	1588	15	1	3	1607
ss <i>Waterman</i>	18-5-1950	1611	2			1613
ss <i>Hellenic Prince</i>	23-5-1950	978	1			979
ss <i>General A.W. Greely</i>	25-5-1950	1390	0	87	6	1483
ss <i>Groote Beer</i>	27-5-1950	760	10	148	21	939
ss <i>General J.H. McRea</i>	31-5-1950	1391				1391
ms <i>Goya</i>	6-6-1950	887				887
ss <i>General Harry Taylor</i>	8-6-1950	1433			3	1436
ms <i>Kota Inten</i>	8-6-1950	550	151	204	2	907

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Burgers	Totaal
ss <i>Atlantis</i>	11-6-1950	66	764	7	20	857
ss <i>General W.C. Langfitt</i>	19-6-1950	474	76	101	2	653
ss <i>General C.H. Muir</i>	21-6-1950	355	168	101	5	629
ms <i>Nelly</i>	3-7-1950	639	939	2		1580
ms <i>Tabinta</i>	21-7-1950	115	628			743
ms <i>Skaugum</i>	25-7-1950	777	1002		14	1793
ss <i>Groote Beer</i>	25-7-1950	733	35	191	44	1003
ss <i>Cameronia</i>	10-8-1950	164	1045	11	13	1233
ss <i>Ranchi</i>	29-8-1950	68	779	47	29	923
ms <i>Goya</i>	29-8-1950	446	0	446		892
ms <i>Fairsea</i>	1-9-1950	376	1110		27	1513
ss <i>Zuiderkruis</i>	13-9-1950	1611		9		1620
ms <i>Sibajak</i>	13-9-1950	54	687	464	32	1237
ms <i>Cheshire</i>	13-9-1950			136	713	849
ss <i>General C.C. Ballou</i>	14-9-1950	1424	26		2	1452
ss <i>General S.D. Sturgis</i>	17-9-1950	1183	107		3	1293
ss <i>Chitral</i>	22-9-1950	8	700	1	8	717
ss <i>New Australia</i>	5-10-1950	144	1344	97	32	1617
ss <i>ms Skaugum</i>	5-10-1950	831	732		9	1572
ss <i>Groote Beer</i>	6-10-1950	383	47	450	47	927
ss <i>Amarapoora</i>	9-10-1950	190	118	0	318	626
ss <i>Castelbianco</i>	12-10-1950	97	767		11	875
ss <i>Atlantis</i>	12-10-1950	49	822		12	883
ms <i>Nelly</i>	16-10-1950	1498				1498
ss <i>Empire Brent</i>	28-10-1950	107	767	47	16	937
ss <i>Waterman</i>	30-10-1950	921	72	55		1048
ms <i>Tabinta</i>	13-11-1950	356	369		2	727
ms <i>Dorsetshire</i>	15-11-1950	47	480		10	537
ss <i>Cyrenia</i>	23-11-1950			395	273	668
ss <i>Cameronia</i>	28-11-1950	177	1045	24	17	1263
ss <i>Majola</i>	1-12-1950	81	949		10	1040
ss <i>Zuiderkruis</i>	8-12-1950	1017	44	20		1081
ss <i>Volendam</i>	19-12-1950	310	664	50	32	1056
ss <i>Groote Beer</i>	20-12-1950	113	34	744	42	933
<b>Totaal 1950</b>		<b>63181</b>	<b>16954</b>	<b>5892</b>	<b>2425</b>	<b>88452</b>

**1951**

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Moluk- kers	Burgers	Totaal
ss <i>Ormonde</i>	4-2-1951	667	134			13	814
ms <i>Nelly</i>	20-2-1951	1401	56	47		1	1505
ms <i>Kota Inten</i>	20-2-1951	14	873	122		13	1022
ss <i>Atlantis</i>	22-2-1951				887	122	1009
ss <i>Roma</i>	7-3-1951				919		919
ss <i>Castelbianco</i>	27-3-1951				1039	53	1092
ms <i>Dorsetshire</i>	28-3-1951	515				1	516
ss <i>New Australia</i>	7-4-1951	470	16		1057		1543
ms <i>Somersetshire</i>	10-4-1951				562		562
ss <i>Groote Beer</i>	13-4-1951	24	12	2	756	17	811
ms <i>Skaubryn</i>	14-4-1951				1200	4	1204
ss <i>Asturias</i>	24-4-1951	12	9		1609	10	1640
ms <i>Fairsea</i>	10-5-1951	1			1815		1816
ms <i>Goya</i>	19-5-1951				867	1	868
ms <i>Kota Inten</i>	25-5-1951	68	27	121	846		1062

Schip	Datum ver- trek	KL	KNIL	Marine	Moluk- kers	Burgers	Totaal
<i>ms Johan van Oldenbarnevelt</i>	25-5-1951	97	27	121	847		1092
<b>Totaal 1951</b>		<b>3269</b>	<b>1154</b>	<b>413</b>	<b>12404</b>	<b>235</b>	<b>17475</b>
<b>Totaal 1949-1951</b>		<b>94793</b>	<b>20729</b>	<b>12253</b>	<b>12404</b>	<b>3038</b>	<b>143217</b>

Bron: NL-HaNA, Defensie / Troepenverscheppingen, 2.13.103, inv.nrs. 296, 297 en 298.

Bijlage 9: Sterkte van de KL en het KNIL (1 december 1948 – 1 juni 1950)\*

Datum	KNIL (Ind. Militairen)	KNIL (Ned. militairen)	Totaal KNIL	Totaal KL	Totaal KNIL en KL
1-12-1948	47600	14711	62309	79809	142118
1-1-1949	47959	14779	62738	79614	142352
1-2-1949	47994	14858	62852	78865	141717
1-3-1949					
1-4-1949	49809	15339	65148	80095	145243
1-5-1949	50200	15458	65658	80257	145915
1-6-1949	51554	15415	66969	80938	147907
1-7-1949	51425	15316	66741	80623	147364
1-8-1949	52213	15212	67425	78431	145856
1-9-1949	53779	15120	68899	76940	145839
1-10-1949	53284	14879	68163	75849	144012
1-11-1949					
1-12-1949	51042	14601	65643	70059	135702
1-1-1950	44907	14095	59002	65865	124867
1-2-1950	43942	13557	57499	59938	117437
1-3-1950	43722	13180	56902	48978	105880
1-4-1950	40650	12523	53173	38830	92003
1-5-1950	36857	12144	49001	30735	79736
1-6-1950	23539	10039	33578	20662	54240

\*Van 1 maart 1949, 1 november 1949 en de periode na 1 juni 1950 zijn geen overzichten bekend.

Bron: NL-HaNA, Strijdkrachten Ned.-Indië, 2.13.132, inv.nrs. 883, 949 en 992, sterktestaten van het KNIL en de KL, 1948 t/m juni 1950.



## LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

AZTO	- Algemeen Zeetransport Officier
BRT	- Bruto registerton
BSO	- Bevelhebber der Strijdkrachten in het Oosten
CADI	- Cantinedienst
CCS	- <i>Combined Chiefs of Staff</i>
COT	- Commandierend Officier Troepen
DCMV	- Directie Coördinatie Militair Vervoer
DGS	- Directoraat-Generaal van Scheepvaart
EVC	- Eenheids Vakcentrale
DWT	- <i>Dead Weight Ton</i>
HAL	- Holland-Amerika Lijn
HCKN	- Hoge Commissariaat van het Koninkrijk der Nederlanden (in Indonesië)
IRO	- <i>International Refugee Organization</i>
JCJL	- Japan China Java Lijn
KITLV	- Koninklijk Instituut voor Taal- Land- en Volkenkunde
KJCPL	Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen
KL	- Koninklijke Landmacht
KNIL	- Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (na 1948: Koninklijk Nederlands-Indonesisch Leger)
KPM	- Koninklijke Paketaart Maatschappij
KRL	- Koninklijke Rotterdamse Lloyd
LIB	- <i>Light Infantry Battalion</i>
LVD	- Leger Voorlichtingsdienst
MARVA	- Marine Vrouwen Afdeling
MOWT	- Het Britse <i>Ministry of War Transport</i>
NICA	- <i>Netherlands Indies Civil Administration</i>
NIMH	- Nederlands Instituut voor Militaire Historie
NTSC	- <i>Netherland(s) Shipping and Trading Committee</i>
NIWIN	- Nationale Welzijnsverzorging Indië
NIOD	- Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie
OVW	- Oorlogsvrijwilliger
RAF	- <i>Royal Air Force</i>
RAO	- Recreatie en Algemene Ontwikkeling
RL	- Rotterdamse Lloyd, na eind 1947 Koninklijke Rotterdamse Lloyd
RMS	- <i>Republik Maluku Selatan</i>
RTC	- Ronde Tafel Conferentie
SEAC	- <i>South East Asia Command</i>
SMN	- Stoomvaartmaatschappij Nederland
SWP	- <i>South West Pacific Area</i>
UMA	- <i>United Maritime Authority</i>
UMEB	- <i>United Maritime Executive Board</i>
VS	- Verenigde Staten
WSA	- <i>War Shipping Administration</i> , de Amerikaanse tegenhanger van het MOWT

## GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR

## ARCHIEVEN

**Nationaal Archief Den Haag**

- Algemene Secretarie van de Nederlands-Indische Regering en de daarbij gedeponeerde Archieven, nummer toegang 2.10.14
- Gezantschap [later Ambassade] in Groot-Brittannië (en Ierland tot 1949) [standplaats Londen], nummer toegang 2.05.44, inventarisnummer 1249
- Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen (KPM / KJCPL), nummer toegang 2.20.35
- Ministerie van Defensie: Collectie Troepenverschepingen van en naar Nederlands- en West-Indië behorende tot het Directoraat Verkeerswezen van het Hoofdkwartier Kwartiermeester-Generaal, 1945-1952, nummer toegang 2.13.103
- Ministerie van Defensie: Gewoon en Geheim Verbaalarchief en daarbij opgelegde bescheiden, nummer toegang 2.13.151
- Ministerie van Defensie te Londen; ministerie van Oorlog te Londen en afwikkeling daarvan, nummer toegang 2.13.71
- Ministerie van Defensie: Strijdkrachten in Nederlands-Indië, nummer toegang 2.13.132
- Ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart; ministerie van Scheepvaart en Visserij: Londens archief, 1940-1945, nummer toegang 2.16.87.01
- Ministerie van Marine: Collectie Archiefbescheiden inzake de Mariniersbrigade in de Verenigde Staten, 1943-1946, nummer toegang 2.12.32
- Ministerie van Marine: Nederlandse vertegenwoordiger bij de Gezamenlijke Stafchefs (Combined Chiefs of Staff) te Washington, nummer toegang 2.12.36
- Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen: Archief dr. P.J. Bannier, 1945-1950, nummer toegang 2.10.36.14
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal van Scheepvaart, 1945-1959, nummer toegang 2.16.87.02
- Nederlands Liaison Officier bij het Algemeen Hoofdkwartier te New Delhi en de Nederlands East Indies Liaison Mission bij het Hoofdkwartier Allied Land Forces South East Asia, 1942-1946, nummer toegang 2.13.130
- Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), nummer toegang 2.20.23

**Stadsarchief Rotterdam**

- Directie Holland-Amerika Lijn, nummer toegang 318-01, 318-108 en 318-117
- Koninklijke Rotterdamse Lloyd, nummer toegang 454-05

## LITERATUUR

- Anoniem, *Onze taak overzee* (Den Haag 1947)
- Anoniem, *Eenvoudig spreekmaleis (Modern beschaafd Maleis)* (Den Haag 1949)
- Bakker, P, Ph. J. te Winkel en H.E. Jansen, *Scheepspraet* (Den Haag 1947)
- Behrens, C.B.A., *Merchant Shipping and the Demands of War* (London 1955)

- Bezemer, K.W.L., *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1987)
- Bossenbroek, M., *De Meelstreep. Terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 2001)
- , *Van Holland naar Indië. Het transport van koloniale troepen voor het Oost-Indische leger. 1815-1909* (Amsterdam 1986)
- , 'The Living Tools of Empire: The Recruitment of European Soldiers for the Dutch Colonial army, 1814-1909' in: *The Journal of Imperial and Commonwealth History*. 23:1 (London 1995) 26-53
- Burgers, H., *De garoeda en de ooievaar. Indonesië van kolonie tot nationale staat* (Leiden 2011)
- Campo, J.N.F.M. à, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum 1992)
- Cassar, C.H., *Lloyd George at War* (London 2009)
- Creveld, M. van, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton* (London 1978)
- Dissel, A.M.C. van, e.a. (red.), *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam 2014)
- Doel, H.W. van den, *Afscheid van Indië. De val van het Nederlandse imperium in Azië* (Amsterdam 2001)
- Doorn, J.J.A van, W.J. Hendrix en D. Vlasboom, *Ontsporing van geweld. Over het Nederlands-Indisch-Indonesisch conflict* (Zupthen 2012)
- Drooglever, P.J. en M.J.B. Schouten (uitg.), *Officiële bescheiden betreffende de Nederlands-Indonesische betrekkingen 1945-1950. Twintigste deel. 16 september – 31 december 1949* ('s Gravenhage 1996)
- Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, *Parlementaire enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Verslag houdende de uitkomsten van het onderzoek. Deel 8a en b. Militair beleid 1940-1945. Terugkeer naar Nederlands-Indië. Verslag en bijlagen* ('s Gravenhage 1956)
- Faassen, M. van, en R.J.J. Stevens (bew.) e.a., *Documenten betreffende de buitenlandse politiek van Nederland 1919-1945. Periode C 1940-1945. Deel VIII: 1 juli 1944-14 augustus 1945* (Den Haag 2004)
- George, M.L., *Australian Attitudes and Policies towards the Netherlands East Indies and Indonesian Independence, 1942-1949* (Canberra 1973)
- Goossens, P.T.A., 'De troepentransporten per schip naar en van Indonesië' in: *De Militaire Spectator. Officieel orgaan van het ministerie van Oorlog*. 120:10 (Den Haag 1951) 601-610
- Gourdin, K.N. and R.L. Clarke, 'Winning Transportation Partnerships: Learning from the Desert Storm Experience' in: *Transportation Journal*, 32:1 (University Park PA 1992) 30-37
- Groen, P.M.H., *Marsroutes en dwaalsporen. Het Nederlands militair strategisch beleid in Indonesië 1945-1950* ('s Gravenhage 1991)
- Grund, W., *Oranje. Een Koninklijk Schip* (Amsterdam 2001)
- Harinck, C.H.C. en J. Verwey, *Wie kwamen, wie zagen, wie schreven? Een analyse van de troepensterkte van het Nederlandse leger in Indonesië in de periode 1945-1950 en wat dit in potentie betekent voor het meemaken van oorlogsgeweld en het optekenen van persoonlijke ervaringen* (Leiden 2015)
- Hanswijk de Jonge, H.A.G.J.P. van, *Vijf jaar troepen varen. Bijdrage tot de geschiedenis van het zeewezen. Deel 9* ('s Gravenhage 1979)
- , *Troepentransport naar Nederlands-Indië, 1946-1950* (Bussum 1981)
- Hastings, M.H.M., *Nemesis. The Battle for Japan, 1944-1945* (London 2007)

- Headrick, D.R., *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century* (New York 1981)
- Hoffenaar, J. 'De militaire aftocht uit Indonesië 1949-1951' in: *De militaire spectator 1990*, 159:9 ('s Gravenhage 1990) 412-419
- , 'De terugkeer van de militairen van de Koninklijke Landmacht uit Indonesië (1947-1951) in: *Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf. Deel 13* ('s Gravenhage 1990) 99-133
- Hoffenaar, J. en B. Schoenmaker, *Met de blik naar het oosten: de Koninklijke Landmacht, 1945-1990* (Den Haag 1994)
- Jong, J.J.P. de, *De terugtocht. Nederland en de dekolonisatie van Indonesië* (Amsterdam 2015)
- Jong, L. de, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 9: Londen: Tweede helft* ('s Gravenhage 1979)
- , *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 10a: Het laatste jaar: Tweede helft* ('s Gravenhage 1980)
- , *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 11c: Nederlands-Indië III* (Leiden 1986)
- , *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 12: Epiloog. Tweede helft* (Leiden 1988)
- Knight, R., *Britain Against Napoleon. The Organization of Victory. 1793-1815* (London 2013)
- Kors, A., 't Is de plicht dat ied're jongen. *Geschiedenis van de dienstplicht in Nederland* (Utrecht 1996)
- Lagendijk, A. *Schakel tussen twee werelden. Repatriërings- en troepenscheppen naar en van Indië* (Amsterdam 1991)
- Lane, F.C., *Ships for Victory. A History of Shipbuilding under the U.S. Maritime Commission in World War II* (Baltimore and London 1951/2001)
- Limpach, R.P., *De brandende kampongs van Generaal Spoor* (Den Haag 2016)
- Locht, T. van de, *De Kist. Het levensverhaal van Thé van de Locht* (Groesbeek 2008)
- Leeman, F.W.G., *Van barkschip tot 'Willem Ruys'. 120 jaar zeevaart* (Rotterdam 1961)
- Luidinga, F. en N. Guns, *Indrapoera. 'Een schip van naam'* (Amsterdam 2001)
- Luidinga, F. en N. Guns, *Sibajak. 'Grand Old Lady van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd* (Amsterdam 2003)
- Marx, D., Jr., 'The Merchant Ship Sales Act of 1946' in: *The Journal of Business of the University of Chicago*, 21:1 (Chicago 1948) 12-28
- Meijer, H., 'Terug in Nederland' in: M. Elands (red.), *Oost west, thuis best? De opvang van uit Nederlands-Indië teruggekeerde militairen. 1948-1951* (Doorn 2004) 9-53
- Miller, M.B., *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History* (New York 2012)
- , 'Sea Transport' in: M. Taylor and A. Tooze (Eds.), *The Cambridge History of the Second War* (Cambridge 2015) 174-195
- Mulder, A.J.J., H.J. Legemaate, J.G. Nierop en D. Pilkes, *De eeuw van de 'Nederland'. Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' 1870-1970*
- Oostindie, G., *Soldaat in Indonesië 1945-1950. Getuigenissen van een oorlog aan de verkeerde kant van de geschiedenis* (Amsterdam 2015)
- Rutland, S.D. and S. Encel, 'No room at the inn: American responses to Australian immigration policies, 1946-54' in: *Patterns of Prejudice*, 43:5 (2009) 497-518
- Scagliola, S. en T. Kerkvliet-Oldewarris, *Last van de oorlog. De Nederlandse oorlogsmisdaden en hun verwerking* (Amsterdam 2002)
- Schoonoord, D.C.L., *De Mariniersbrigade 1943-1949. Wording en inzet in Indonesië* ('s Gravenhage 1988)
- Simon, S.J., 'The Art of Military Logistics' in: *Communications of the ACM*. 44:6 (Atlanta 2001) 62-66

- Smeets, H. en F. Steijlen, *In Nederland gebleven. De geschiedenis van Molukkers 1951-2006* (Amsterdam 2006)
- Sutcliffe, R.K., *Bringing Forward Shipping for Government Service. The Indispensable Role of the Transport Service, 1793 to 1815* (London 2013)
- Theloosen E. en L. Kuijpers (bew.), *32 dagen Indiëvaarder. 30-7-1947 – 30-8-1947. Dagboekkrabbels van Bram Kuijper. Bonloos verkrijgbaar* (Tilburg 2011)
- Vogelpoel, J.F.R. van, *De Koninklijke Landmacht na de Tweede Wereldoorlog. Hoofddeel II: De opbouw ten behoeve van de pacificatie van Nederlands-Indië, 5 mei 1945 – 27 december 1949* ('s Gravenhage 1959)
- Wal, S. L. van der, *Officiële bescheiden betreffende de Nederlands-Indonesische betrekkingen 1945-1950* ('s Gravenhage 1971)
- Wentholt, A.D. en K. Borstlap, *Brug over den oceaan. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam 1973)
- Willems, W., *De uittocht uit Indië, 1945-1995* (Amsterdam 2001)
- IJzereef, W., *De Zuid-Celebes affaire* (Dieren 1984)
- Zijl, A van der, *Bernard. Een verborgen geschiedenis* (Amsterdam en Antwerpen 2010)

#### KRANTENARTIKELEN

NRC 28 januari 2016 <<http://www.nrc.nl/handelsblad/2016/01/28/tijd-voor-grondig-onderzoek-naar-het-indische-verl-1582259>> geraadpleegd 7 februari 2016.

#### INTERNET

[www.beeldengeluidwiki.nl/index.php/Thuis](http://www.beeldengeluidwiki.nl/index.php/Thuis)  
[www.boordgeld.nl/index.php/sterling-castle](http://www.boordgeld.nl/index.php/sterling-castle)  
[www.boordgeld.nl/index.php/ss-general-stuart-heintzelman](http://www.boordgeld.nl/index.php/ss-general-stuart-heintzelman)  
[www.indië-1945-1950.nl](http://www.indië-1945-1950.nl)  
[www.oorlogsgetroffenen.nl/archiefvormer/MinVenW\\_directoraat\\_generaal\\_van\\_Scheepvaart](http://www.oorlogsgetroffenen.nl/archiefvormer/MinVenW_directoraat_generaal_van_Scheepvaart)  
[www.rijksoverheid.nl/documenten/videos/2016/12/02/persconferentie-na-ministerraad-2-december-2016](http://www.rijksoverheid.nl/documenten/videos/2016/12/02/persconferentie-na-ministerraad-2-december-2016)  
[www.troepentransportschip.nl](http://www.troepentransportschip.nl)